
REUNION PUBLIQUE
SUR LE PROJET DE LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Mercredi 25 mars
Perpignan, Parc des expositions, Salle Canigou
19h - 22h

Commission du débat public

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

Réseau Ferré de France

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

Experts invités par la CPDP

- ***Les attentes européennes, internationales et régionales***
 - Manel NADAL I FARRERAS, Directeur de la mobilité, Généralité de Catalogne
 - Marie-Claude GREGOIRE, Vice-Président Fédération LR de Convergence Démocratique de Catalogne
- ***Le financement d'une ligne nouvelle*** : Claude LIEBERMANN, Ingénieur des Ponts et Chaussées chargé de la mise au point du financement de plusieurs LGV
- ***La lutte contre le bruit*** : Claude BRULE, ancien responsable du bureau des Infrastructures et de l'Énergie au Ministère de l'Environnement

Claude BERNET

Nous avons prévu une seconde salle avec un rappel vidéo qui donne la possibilité de poser des questions, pour les personnes qui vont arriver maintenant. Je pense que tout le monde va trouver à se loger dans cette sympathique salle du parc des expositions. Monsieur le Sénateur Maire, je voudrais peut-être, pour rester fidèle à une grande tradition du débat public, vous demander si vous voulez bien en quelques mots venir ouvrir le débat au nom des Perpignanaises et des Perpignonais...

Monsieur le Maire

C'est simplement pour dire bonjour. Par contre, je vous promets que j'interviendrais tout à l'heure. Il est préférable de donner le maximum de temps au débat

Claude BERNET

D'accord ! On donne le maximum de temps au débat et on commence à l'heure, ce qui est formidable. Alors, Monsieur le Sénateur Maire, Monsieur le Président du Conseil Général, mesdames, messieurs les élus, les directeurs, mesdames, messieurs, je voudrais vous dire que nous sommes heureux que vous ayez répondu à l'appel du débat public. Je vais en quelques mots vous rappeler un petit peu les règles du jeu pour ceux qui ne les connaîtraient pas malgré, l'action d'information très intensive que la presse régionale a fait depuis quelques semaines sur ce débat public.

Le débat public, rapidement, qu'est-ce que c'est ? C'est une obligation de la loi, c'est la loi de 2002 qui prévoit que toutes les grandes infrastructures, au-delà de quarante kilomètres pour une voie ferrée ou de 300 millions d'euros de coût, sont soumises obligatoirement à un débat public avant que la décision de principe ne soit prise. Mais ce n'est pas seulement la loi, ce serait déjà un argument suffisant, c'est aussi un moment de démocratie participative avec une ambition très forte de faire participer le public le plus large aux décisions qui le concerne. Pour cela, le débat public utilise un certain nombre d'outils que je veux vous rappeler.

D'abord, les publications : un dossier établi par le maître d'ouvrage que beaucoup d'entre vous ont reçu et que tout le monde peut consulter sur le site Internet du débat dont le titre s'affiche sur cette diapositive. Ce dossier est d'ailleurs assorti, sur le site, de toutes les études qui ont servi de base. C'est une information considérable et qui est à la portée de chacun. Et j'invite tous ceux qui s'y intéressent à le lire. Si pour une raison ou une autre, vous ne souhaitez pas le faire sur Internet, on peut toujours s'adresser à la Commission du débat public par les moyens classiques du courrier, 80, place Ernest Granier, 34000 Montpellier et nous vous adresserons le dossier du débat. Dans ces publications, il y a aussi celles qui apparaissent au fur et à mesure du débat, notamment les contributions, appelées « les cahiers d'acteurs ». Je souligne ici quelques collectivités qui ont fait ou vont faire leur cahier d'acteurs et tout particulièrement, la généralité de Catalogne ici représentée par Monsieur Manel Nadal I Farreras, une des premières à nous adresser un cahier d'acteurs particulièrement intéressant qui sera très bientôt publié. Un certain nombre de personnes ont demandé, comment est-ce qu'on fait un cahier d'acteurs ? C'est notamment le cas, je pense d'une organisation syndicale ou d'un groupe d'organisations syndicales. C'est extrêmement simple et vous avez d'ailleurs, sur le site, un petit guide. Un cahier d'acteurs, c'est une contribution écrite au débat dans une limite de quatre pages, sauf exception dûment justifiée. Elle doit être relativement concise, et bien entendu, porter sur l'objet du débat. Nous ne la censurons pas. Les cahiers d'acteurs n'engagent que ceux qui les émettent. Nous les éditons en quelques milliers d'exemplaires, et les diffusons à l'ensemble des abonnés au débat. Qui sont les abonnés au débat ? D'abord, les collectivités territoriales et les parlementaires mais également toutes les personnes privées qui désirent s'abonner au débat et qui en ont fait la demande, ils sont nombreux. Donc, voilà pour ces publications.

Douze réunions publiques, un peu toujours sur le même modèle, nous en sommes à la troisième. Nous avons souhaité venir à Perpignan rapidement, comme d'ailleurs nous sommes allés rapidement

dans les villes du Sud et de l'Ouest de la région parce qu'elles sont peut-être les plus concernées par les enjeux du débat. Ces réunions publiques, sont des réunions de trois heures, nous nous séparerons vers 22 heures. Au cours de ces réunions nous souhaitons donner au maximum la parole à la salle. Auparavant, les représentants du maître d'ouvrage, Christian Petit et Edouard Parant, vous exposeront le projet. Ensuite, il y aura un dialogue avec la salle au cours duquel tout le monde pourra faire part de ses souhaits.

Sur le site Internet que je vous invite à regarder, vous trouverez les questions qui sont de plus en plus nombreuses, autour de quatorze cents à ce jour. A ces questions, des réponses sont apportées notamment par Réseau Ferré de France qui fait un très gros effort pour répondre rapidement. Je les remercie publiquement. Ces questions sont de nature bien entendu à éclairer encore un petit peu plus le débat public.

A la fin du débat qui sera terminé le 3 juillet, la Commission du débat public aura deux mois, pour faire un compte rendu. Nous ne donnerons pas notre avis, notre avis n'intéresse personne. C'est votre avis qui est intéressant ou plutôt la pluralité des avis que nous aurons enregistrés. Nous essayerons, dans un document de soixante à quatre-vingt pages maximum, de donner un reflet fidèle de ce que nous avons entendu, lu et compris. Il est donc important de dire ce que vous voulez, sur les différentes questions du débat ; il nous reviendra d'en rendre compte et pas autre chose.

Après quoi, le maître d'ouvrage, c'est-à-dire Réseau Ferré de France... on peut considérer que le maître d'ouvrage sera tout de même très épaulé par l'Etat et les collectivités territoriales aura trois mois pour dire ce qu'il retire du débat.

Les questions du débat, sont de plus en plus connues aujourd'hui. La question de principe d'abord : faut-il construire une ligne nouvelle ? Cette ligne nouvelle doit-elle être mixte, c'est-à-dire voyageurs et fret ou pas ? Quatre scénarios qui balayent l'ensemble des possibilités sont proposés par RFF. Je ne m'étends pas sur le sujet qui va être abordé dans un instant. Où passer et avec quelles précautions, dans quelles conditions, avec ou sans gare nouvelle et comment financer ? Ces questions sont à la fois simples et compliquées, c'est ce qui doit être évoqué par le débat public. Ce soir, nous consacrerons également un moment particulier à entendre deux experts sur des questions très différentes, qui nous intéressent tous en tant que citoyens locaux. Il s'agit d'une part des problèmes de financement et pour cela, nous aurons Claude Liebermann, un des spécialistes des problèmes du financement des TGV auprès notamment de Monsieur Borloo. D'autre part, un sujet très différent qui est celui de la lutte contre le bruit sera abordé rapidement par Claude Brulé, qui a été pendant longtemps Responsable du bruit au ministère de l'Environnement. Il est aussi un des auteurs de la législation qui s'applique actuellement et qui constitue la garantie des riverains par rapport aux grands équipements d'infrastructure.

Voilà comment s'établit notre programme, je passe la parole immédiatement au représentant du maître d'ouvrage. Monsieur Petit, Directeur régional de RFF.

Christian PETIT

Merci Monsieur le Président. Mesdames, Messieurs, avant de passer la parole à l'équipe projet, je vais vous dire l'importance particulière de ce débat pour Réseau Ferré de France. C'est pour nous un débat novateur. C'est le premier débat public post-Grenelle de l'environnement pour RFF sur un projet majeur qui s'inscrira dans le Réseau Ferré national au service d'un territoire et qui participe à la lutte contre le réchauffement climatique, sur une ligne ferroviaire de nouvelle génération qui favorisera le report modal et qui sera construite pour les 100 ans à venir, avec l'ambition bien sûr de transporter les voyageurs plus rapidement qu'aujourd'hui, mais également avec l'ambition de transporter durablement plus de marchandises par le train et donc moins de marchandises par les camions. C'est aussi un débat important pour toutes les collectivités de cette région. Je rappelle que le projet présenté n'est pas le fruit du seul travail de Réseau Ferré de France. Il résulte de la participation continue de l'ensemble des partenaires que sont l'Etat, le Conseil régional, les Conseils généraux et les Communautés d'agglomération concernés aux études préalables à ce débat. Le projet que nous vous présentons aujourd'hui est donc le fruit de ce travail collectif. C'est enfin pour

RFF un débat essentiel, essentiel pour les habitants du Languedoc-Roussillon qui peuvent publiquement lors de ces réunions s'exprimer, comme ce soir à Perpignan. Nous souhaitons qu'ils soient le plus nombreux possible, cela a déjà été le cas lors des trois premières réunions, et qu'ils puissent donner leur avis afin d'être acteurs des choix qui vont être faits. C'est essentiel pour le projet qui se trouvera ainsi enrichi, amélioré par toutes ces contributions, essentiel pour RFF enfin, parce que nous nous engageons à être à votre écoute, à répondre à vos questions et à élaborer ensuite le projet qui répondra le mieux possible aux préoccupations exprimées pendant ces quatre mois de débat. Je vous remercie de votre attention, et je vais passer la parole à l'équipe projet que je vais présenter. A côté de Monsieur Bernet, Edouard Parant, Chef du projet ligne nouvelle Montpellier Perpignan, Bruno Beauchet qui est en charge des questions et des études économiques et Jean-François Ruiz pour les questions d'environnement et de développement durable. Edouard !

Edouard PARANT

Bonsoir. Alors, on va très vite rentrer dans le vif du sujet. Ceux qui nous suivent depuis Montpellier, savent que généralement on fait une introduction via des faits marquants de la semaine en matière de transport. Cette semaine a encore été riche : mercredi, près de Salses, il y a à nouveau un camion, allemand cette fois-ci, qui s'est couché sur l'autoroute ; aujourd'hui, sur la RN 106, un peu plus loin de chez vous, il y a dix mille litres de fioul versés sur la nationale. Ces poids lourds ont perturbé fortement le trafic. Au niveau ferroviaire, à Narbonne, un incendie a bloqué le trafic et les voies en début de matinée. Cela démontre bien que, sur les infrastructures de transport généralement uniques en Languedoc-Roussillon, autoroute ou voie ferrée, surtout sur le corridor littoral, le moindre incident bloque tout le trafic. Cette extrême sensibilité au moindre incident sur notre réseau d'infrastructures, n'est pas gage d'efficacité de la chaîne logistique de transport et de la mobilité des citoyens.

Alors, globalement, quelle question et quelle ambition pour ce projet de ligne ferroviaire nouvelle de 150 km, entre Montpellier la capitale régionale et Perpignan, la capitale catalane du nord. La première question, c'est d'abord, est-ce que vous voulez de ce projet ? C'est-à-dire, est-il opportun à l'horizon 2020 de réaliser une nouvelle ligne ferroviaire dans la région ? Réseau Ferré de France, comme cela a été rappelé par Christian Petit, croit que oui, ainsi que l'ensemble des collectivités qui nous ont suivis et qui ont cofinancé les études et le débat public. Il s'agit du Conseil Régional, des quatre départements, de la Communauté d'agglomération de Perpignan, et puis des autres Communautés d'agglomération de la région. Maintenant, la question s'adresse à vous, public, et citoyens de la région, est-ce que vous en avez envie ? Et globalement, vous en avez envie pourquoi ? Donc, la deuxième question qui va être posée ce soir, c'est quelles sont vos attentes vis-à-vis de ce projet ferroviaire ? Cette question, est posée territoire par territoire. Aujourd'hui, on est donc dans les Pyrénées-Orientales. Comment vous allez préciser vos attentes ? Et qu'est-ce que vous allez prioriser ? Moi c'est du TER, moi c'est du TGV, moi c'est le transport de marchandises, tout cela on veut l'entendre et au final, cela doit nous servir à quoi ? Et bien, c'est que vous ayez pu participer au scénario qu'aura choisi Réseau Ferré de France à la sortie du débat. Et notamment : quel scénario privilégiez-vous, deuxièmement : est-ce qu'il y a un couloir de passage qui vous intéresse préférentiellement et troisième question : au niveau de la desserte, comment vous imaginez aller chercher le train, globalement que ce soit le TER, ou que ce soit le train à grande vitesse, en 2020 ? Est-ce que c'est par la gare actuelle que vous le voulez ? Vous voulez que cela reste ainsi ? Est-ce que vous imaginez la réalisation d'une nouvelle desserte ferroviaire via une halte ou une gare nouvelle ? Voilà les trois questions qui sont soumises au débat ce soir.

Revenons sur l'opportunité. Vous avez, sur cette carte, l'état des infrastructures ferroviaires à grande vitesse au niveau européen, plutôt centré sur la France et la péninsule Ibérique. En 2020, qu'est-ce qui se passe ? L'application de politiques volontaristes vont va permettre, de doubler le linéaire de ligne à grande vitesse sur le territoire national. Ici, cela nous concerne particulièrement puisque comme vous pouvez le voir, on a cette portion de ligne nouvelle à réaliser ou non, entre Montpellier et Perpignan, avec sa connexion future et possible, comme cela a été présenté à Narbonne la semaine dernière, vers Toulouse. Cette infrastructure, doit servir évidemment au territoire régional. C'est apporter la grande vitesse ferroviaire à l'ensemble des habitants de la région. Elle a un

caractère européen et national car le but est de connecter via la France, l'ensemble des territoires de l'Europe du Nord avec l'Europe du Sud, et le corridor méditerranéen.

Comment ce projet peut finalement répondre aux attentes du territoire et en quoi il est opportun ? Déjà, l'intérêt de réaliser une infrastructure nouvelle, c'est de permettre de faire circuler plus de trains. Les prévisions de trafic, à la fois pour les circulations de voyageurs et les circulations de réalisées à l'horizon 2020 donnent le résultat suivant en matière de mobilité, grâce au projet. D'abord, c'est un doublement des circulations de trains à grande vitesse tant en nombre qu'en nombre de personnes qui vont l'utiliser. Mais le projet, n'est pas uniquement dédié aux gens qui veulent aller vite. Il a aussi une dimension en matière de transport de marchandises, et donc on s'attend aussi à ce que des volumes qui transitent par la région, mais également les volumes de marchandises qui sont produits sur les plates-formes logistiques régionales, doublent. Et enfin, concernant les trains du quotidien c'est-à-dire les TER, ceux que l'on prend pour aller au travail, ceux que les étudiants prennent pour aller travailler tous les jours, là encore, l'ambition régionale, c'est d'offrir quasiment deux fois plus de trains à l'horizon 2020, grâce justement aux circulations que l'on pourra rendre possible avec deux infrastructures au lieu d'une. Globalement, on voit bien derrière ce projet, se profiler l'idée de report modal, sur les trois services ferroviaires que sont la grande vitesse, les trains express régionaux et les trains de marchandises. Le report modal, il y a plusieurs conditions de succès pour qu'il s'opère. En matière de voyageurs, ce qu'il faut, c'est offrir des trains plus nombreux et plus fréquents, notamment sur tout ce qui concerne la desserte régionale, c'est-à-dire les trains express régionaux. Vous avez ici présenté ce que sera en termes d'heures de pointe, c'est-à-dire au moment où on a plus envie de se déplacer, le matin pour aller au travail, le soir pour rentrer, et notamment sur Narbonne Perpignan. Actuellement, on a globalement un TER par heure. L'ambition régionale en heure de pointe, c'est de pouvoir apporter trois fois plus de trains entre Narbonne et Perpignan. Donc, il doit y en avoir un toutes les 20 minutes. Pourquoi c'est important ? Bien, parce que c'est ce qui fait l'attrait du train par rapport aux gens qui vont utiliser leurs voitures. Il ne suffit pas d'avoir des infrastructures, il faut aussi avoir des services. Et donc, faire en sorte que d'avoir toutes les 20 minutes, un train à heure fixe. Il faut pouvoir créer entre Nîmes et Perpignan une espèce de RER littoral, mais RER au sens positif du terme. C'est-à-dire quelque chose qui va vite et de manière régulière et qui irrigue l'ensemble du couloir. L'autre facteur important en matière de report modal, c'est le volet marchandise. Et là, pour effectivement que cela marche, on est moins sur la fréquence plutôt que sur la fiabilité du service rendu. Réseau Ferré de France, en tant que gestionnaire d'infrastructures, a un rôle premier à jouer dans ce cadre-là. C'est d'abord de permettre au train de marchandises de pouvoir circuler, et pas uniquement la nuit comme on l'entend souvent. C'est pouvoir faire circuler des trains de fret à toute heure de la journée en leur assurant qu'ils ne seront pas écartés parce qu'il y a un TER ou un TGV qui va passer. Quand on discute avec les acteurs de la chaîne logistique, les transporteurs, les opérateurs, ce qui les intéresse, ce n'est pas tellement d'aller vite, parce que globalement même avec une ligne nouvelle, on continuera de rouler à 100 ou 120, c'est surtout d'avoir l'assurance que leur train arrivera bien à 14 heures ou 14 heures 30 et non pas 18 ou 20 heures. Et, notre rôle, en tant que gestionnaire d'infrastructure, c'est de leur dire : « Oui, je vous donne des créneaux horaires, y compris au moment des heures les plus chargées pour que vous puissiez faire circuler vos trains ». Comment une deuxième ligne, nous permet d'améliorer justement cette fiabilité ? Bien, déjà on offre plus de capacité, donc, plus de créneaux horaires pour faire passer les trains. Et puis, dans le cas où la ligne sera mixte, on pourra également jouer d'une ligne sur l'autre pour envoyer des trains de fret soit sur la ligne nouvelle soit sur la ligne classique. Retenez bien cette notion de fiabilité du service qui est très importante vis-à-vis du report modal de marchandises.

Quelles sont les données chiffrées de ce projet, accélérateur du report modal, comme cela a été dit en introduction ? 2 à 4 millions de voyageurs en plus grâce au projet en 2020 dans les TGV. C'est de 2,2 à 2,7 millions de voyageurs au quotidien dans les trains régionaux. Et au niveau des marchandises, c'est de l'ordre de 3 millions de tonnes de fret transporté en plus par le rail. Donc, voilà, un petit peu concrètement à quoi on s'attend. Alors maintenant, je vais vous présenter les 4 scénarios, 4 champs possibles pour mettre en œuvre, cette ambition.

Le premier scénario, c'est le scénario, et j'aurais tendance à dire, le scénario historique, c'est-à-dire le scénario tout TGV avec une ligne nouvelle qui est dédiée au transport de voyageurs à grande

vitesse avec la vitesse maximale 320 km/heure. C'est évidemment celui qui permettra les gains de temps de parcours les plus rapides, on y reviendra tout à l'heure. Le corollaire, par contre, c'est que l'ensemble des autres circulations n'emprunte pas la ligne nouvelle et donc continue de rouler sur la ligne classique. Par conséquent, en 2020, avec ce scénario-là, l'ensemble des TER qui ont vocation à desservir les centres urbains, et donc à utiliser la ligne classique, continueront de rouler sur la ligne classique mais également tout le fret.

Le deuxième scénario est un scénario que l'on dit mixte. En ferroviaire la mixité veut dire que je peux faire circuler plusieurs types de train sur une même ligne. En l'occurrence, c'est faire circuler des trains à grande vitesse et des trains de marchandises. L'infrastructure nouvelle serait donc adaptée pour que des trains lourds et plus lents puissent y circuler. On fait dans ce cas-là un compromis en ralentissant légèrement la vitesse des trains les plus rapides ; actuellement, on roule à 160, on roulera à 220, sachant que vous voyez dans l'autre cas, si on enlève les trains de fret, on pourrait rouler à 320.

Troisième scénario, c'est le scénario dans lequel on ne fait pas de compromis sur la vitesse mais on souhaite quand même pouvoir faire circuler des trains de fret. C'est aussi un scénario mixte mais sur lequel on roule quasiment à pleine vitesse et on verra tout à l'heure en quoi cela a un impact notamment sur le coût.

Quatrième scénario, c'est le scénario où on ne réalise pas de ligne nouvelle mais par contre, on adapte la ligne classique, celle sur laquelle on circule actuellement et on l'adapte là où il y a le plus gros problème de capacité, c'est-à-dire là où il y a le plus de trains qui circulent, c'est-à-dire entre Montpellier et Narbonne. Concrètement, cela veut dire qu'à côté des deux voies existantes, on rajoute soit une troisième, soit une quatrième voie pour faire en sorte d'écouler tout le trafic.

Suivant les différents scénarios où vont circuler les trains, puisque nous aurons la ligne nouvelle et la ligne classique?

Dans le premier scénario où on n'a que de la grande vitesse, les TGV, sont les rois. L'ensemble des autres trains circule sur la ligne classique. Un point important, c'est que vous voyez qu'il reste des TGV sur la ligne classique. Parce qu'il y aura toujours un intérêt à desservir les gares centres situés sur le littoral, même si la majorité des arrêts se feront via la ligne nouvelle.

Dans le deuxième scénario, on a, là encore, une ligne nouvelle, mais elle est construite de manière à accepter une partie des trains de fret, tous ceux qu'on décidera d'affecter sur cette ligne nouvelle. Il y a une répartition du transport de marchandises sur les deux lignes, ce qui apporte de la souplesse. Dans le troisième scénario, il y a deux lignes nouvelles. C'est lui aussi un scénario mixte sur lequel, on a un report des circulations sur la ligne nouvelle.

Quels sont les gains de temps que l'on peut attendre en fonction de la vitesse à laquelle on circulera sur cette nouvelle infrastructure ? Eh bien, évidemment, le scénario bleu, le premier, celui sur lequel on privilégie le transport de voyageurs à grande vitesse est celui qui offre les meilleurs temps de parcours ; 45 minutes de gagné sur un trajet Perpignan Montpellier. Actuellement, on est de l'ordre de 1 heure 25, 1 heure 30, cela veut dire qu'on arrivera à diviser par deux le temps de parcours.

Dans le deuxième scénario où on a décidé de rouler un petit peu moins vite pour permettre de faire passer de la marchandise, que constate-t-on ? Là encore, on a des gains de temps de parcours assez significatifs, 35 minutes de gagné sur Montpellier Perpignan en liaison directe ; on devrait être en capacité de faire Perpignan Montpellier en moins d'une heure.

Troisième scénario, c'est celui sur lequel on est mixte mais on n'a pas fait de compromis sur la vitesse, on retrouve des temps de parcours à peu près équivalents au premier scénario, arrondi à 5 minutes près. C'est donc diviser par deux les temps de parcours sur Perpignan Montpellier. A côté, vous voyez que sont présentés les temps de parcours de Montpellier Carcassonne. Cela veut dire que même sur des villes qui ne sont pas directement connectées à la ligne nouvelle, on aura des gains de temps sur toute la partie du tronçon sur lequel on utilisera la nouvelle infrastructure. Donc, cela participera bien à la diffusion de cet effet de grande vitesse sur l'ensemble du territoire régional.

On a parlé de report modal. Après le Grenelle de l'environnement, comment le projet participe-t-il à la réduction des émissions de gaz à effet de serre ? Au travers de ce graphique on peut voir que l'ensemble des scénarios de ligne nouvelle permettent une réduction des gaz à effet de serre émis, en phase exploitation, sur une année. En effet, les gens vont abandonner l'avion pour venir sur le train, abandonner leur voiture pour venir sur le train et abandonner le camion pour venir sur le train. C'est bien ces trois contributeurs, donc, des gens et des entreprises qui changent de comportement qui vont participer à cet effet de réduction des émissions. Quels sont les chiffres, pour vous donner un ordre de grandeur ? C'est supérieur à la production annuelle d'une agglomération comme Perpignan sur une année.

La mise en service de cette infrastructure est projetée à l'horizon 2020. C'est la date à laquelle on coupe le ruban. Mais l'infrastructure doit servir pour au moins une centaine d'années. Donc, ce qui est intéressant, c'est de voir dans quelle mesure les différents scénarios permettent à terme de continuer à accepter des trains. On voit que les scénarios ne sont pas égaux entre eux. Dans le premier, on l'a vu, la ligne nouvelle est dédiée aux circulations TGV. Cela veut dire que l'ensemble des autres trafics reste sur la ligne classique. Or sur la ligne classique en 2020, il y aura plus de trains qu'aujourd'hui avec une seule ligne. Pourquoi ? Parce qu'on a dit qu'on allait doubler le nombre de TER et doubler le nombre de trains de fret et conserver quelques circulations TGV. Donc, il faut bien garder cela en tête. En 2020, même avec une nouvelle infrastructure, il y aura beaucoup de monde qui continuera de circuler sur la ligne actuelle, celle qu'on utilise. La capacité résiduelle, donc la capacité de ce scénario à continuer d'accepter des trains de fret et d'augmenter la fréquence des TER, c'est l'ambition régionale, est assez limitée. Les deux scénarios centraux sont des scénarios pour lesquels on a dit : « J'ai de la mixité sur la ligne nouvelle, je peux répartir notamment les trains de marchandises sur les deux voies ». Et du coup, vous voyez un des intérêts de cette mixité, c'est de pouvoir finalement permettre une évolutivité plus grande de l'infrastructure ferroviaire à un horizon plus lointain. Le quatrième scénario, c'est le scénario de l'aménagement de la ligne classique. Celui-ci a été par définition construit et imaginé pour répondre aux besoins en 2020. J'aurais tendance à dire que c'est un scénario à minima. Il n'est pas évolutif, il répondra aux besoins en 2020 mais pas à ce qui peut se passer après 2020.

Quels sont les coûts attendus ? Un scénario de ligne nouvelle, c'est entre 4 milliards et 6 milliards d'euros, alors qu'un scénario d'aménagement à minima de la ligne existante, c'est malgré tout 2,5 milliards d'euros. Il y a un coût de l'infrastructure et il y a un coût des gares nouvelles. Le fait d'adapter l'infrastructure pour la rendre apte aux trains de fret, nécessite en général des terrassements supplémentaires, et c'est là le principal surcoût apporté par la mixité.

Deuxième surcoût apporté par la mixité, c'est qu'à partir du moment où vous décidez de rouler vite, et d'avoir aussi des trains de fret, non seulement vous avez adapté l'infrastructure au niveau des pentes pour que les trains lourds puissent circuler, mais en plus, vous êtes obligés de créer des voies d'évitement, et c'est pour cela que le scénario numéro 3, le vert, est encore plus cher.

Deuxième question qui est posée au débat, c'est où passer et c'est la question des couloirs de passage. Ce qui vous est présenté ici, c'est le résultat de 16 mois d'étude avec l'ensemble des collectivités, et c'est donc ce qui ressort des arbitrages techniques, financiers, environnementaux et aménagement du territoire. On voit qu'on a deux couloirs sur la section entre Montpellier et Narbonne, et un seul entre Narbonne et Perpignan. En effet pour ce dernier tronçon, le choix était réduit de manière assez drastique puisqu'on avait deux grandes options, soit on passait vraiment dans l'intérieur du territoire plutôt dans les Corbières, soit en restait accolé à la frange littorale et aux infrastructures existantes. Au final, les arbitrages ont conduit à ne retenir qu'un seul couloir de passage entre Narbonne et Perpignan.

La question qui vient ensuite, c'est sur ces couloirs, où est-ce que je peux imaginer des gares nouvelles, si c'est le choix qui est retenu ? Sachons que la possibilité de desservir les gares centres est un cas tout à fait possible. Ce travail a été mené pour l'ensemble des bassins de vie de la région, de Nîmes à Perpignan. Notamment sur l'aire de vie de Perpignan, il y a trois possibilités : continuer de desservir même en 2020, même avec une ligne nouvelle, Perpignan par la gare actuelle ; ou alors créer de nouvelles haltes ferroviaires, soit au nord de l'agglomération, soit dans l'ouest, avec à

chaque fois des possibilités d'avoir des correspondances et des interconnexions avec une navette ou le service TER.

Alors, un petit éclairage en termes de « si j'ai une gare nouvelle ou si je n'ai pas de gare nouvelle », où est-ce que s'arrêtent les trains. Donc, dans le cas de Perpignan, nous vous présentons ici le nombre d'arrêts grande ligne envisagés à ce stade des études, par jour, et la répartition suivant les scénarios. Vous voyez qu'à partir du moment où on décide de créer une gare nouvelle qui est sur la ligne nouvelle, les entreprises ferroviaires ont tendance à privilégier l'arrêt dans une gare nouvelle, parce que cela va permettre de continuer sur la ligne à grande vitesse. Vous avez là le scénario du milieu, c'est un scénario dans lequel pour Perpignan on continue d'assurer la desserte par la gare centre, et donc vous pouvez là voir un petit peu les différences en matière de nombre de trains et de leur répartition.

Dernier point de cet exposé, c'est le calendrier, où va-t-on après les débats publics ? Le débat public dure quatre mois. Il sera clos le 3 juillet, à la suite de quoi RFF doit décider du scénario qu'il doit retenir, et notamment du couloir. Ce choix doit être fait avant la fin de l'année 2009. Avant fin novembre, il faudra que l'établissement public se prononce sur ce qu'il décide pour la suite de ce projet. Les étapes suivantes permettent de resserrer le spectre d'étude, et ce sera d'autant plus facile qu'on aura eu des réponses claires aux trois questions posées, c'est-à-dire scénario, couloir, desserte. Et si on a des réponses claires, on aura alors une feuille de route tracée, ce qui nous permettra d'aller, dans un premier temps, sur un couloir de... un fuseau de 1 000 m, alors que pour l'instant, on est sur un couloir de 5 km. Ensuite on espère assez rapidement aller vers une bande de DUP, c'est-à-dire un tracé de 500 m. La prochaine étape importante, c'est la déclaration d'utilité publique. Ce n'est qu'après la déclaration d'utilité publique, que les travaux peuvent être engagés puisque là on aura vraiment un tracé précis et que l'objectif à respecter sera une mise en service à l'horizon 2020.

Claude BERNET

Merci beaucoup. Je voudrais dire un petit mot particulier pour les gens qui sont dans la salle annexe, parce que c'est une situation qui n'est pas très agréable pour eux et je m'en excuse. Qu'ils sachent en tout cas qu'il n'y a aucun problème pour poser des questions, ils ont le micro 4. Je vois, j'ai un rappel vidéo, et je peux donc voir s'il y a des gens qui ont envie de poser des questions. Qu'ils ne se sentent pas défavorisés.

Donc, après l'exposé de Monsieur Parant, qui souhaite se lancer le premier. Monsieur... Alors, pour poser une question, il faut aller au micro le plus proche, vous en avez un juste derrière vous, qui est le numéro 2. Et je vous demande deux choses pour poser les questions ou donner votre avis. Premièrement, vous vous présentez de façon compréhensible et deuxièmement être bref. Comme cela, vous serez beaucoup plus nombreux à parler et ce sera beaucoup mieux.

Marc MAILLET

Je vais essayer de le faire. Donc, je m'appelle Marc Maillet, je préside une Fédération départementale de protection de la nature, affiliée à France Nature Environnement. Je suis par ailleurs le Secrétaire général pour les Pyrénées, de l'ensemble du milieu associatif français et espagnol, concernant la protection des Pyrénées, et le massif des Pyrénées comprend aussi le massif de l'Aude. En tant qu'association, nos réflexions sont anciennes, et je me souviens même de la visite de Monsieur Derrien sur ce problème de tracé Perpignan Montpellier.

Alors, plusieurs réflexions, la première, c'est la situation actuelle, qu'il faut que je souligne, et en particulier, rendre hommage aux usagers qui, en France comme en Espagne, luttent pour des services meilleurs. Je salue très particulièrement la lutte des gironnais pour avoir des services meilleurs vers Barcelone.

En réfléchissant au futur, je ne peux que penser aux difficultés actuelles et savoir comment on va pouvoir les transcender. Par exemple, il n'y a pas de train de nuit pour aller à Toulouse, le trafic est

fini à 18 heures 30. Les associations, disent que la très grande vitesse n'est pas le mobile essentiel de leur comportement. L'écrémage par rapport à l'avion n'est pas pour nous le modèle à suivre. D'ailleurs, pour Perpignan l'écrémage est réalisé puisqu'à l'aéroport de Perpignan, il n'y a quasiment plus d'avion.

Le problème de la mixité est tranché pour nous depuis le début, la ligne doit être mixte. C'était la concession qu'avait faite d'ailleurs Monsieur Derrien, en disant qu'il devait y avoir une continuité de la mixité de la France à l'Espagne. Comment comprendre qu'il y a un tronçon qui ne soit pas mixte, après celui qu'on vient de construire vers Barcelone ? Je ne comprendrais pas, personne ne comprendrait.

La troisième chose, c'est le problème de la cohabitation, du trafic rapide et du trafic TER. S'il y a des gares nouvelles, il y a un parcours complètement nouveau. Nous allons avoir ce qui existe d'ailleurs dans quelques endroits de France, des problèmes de transport individuel pour se rendre aux gares nouvelles, alors que la densité de nos populations finalement pourrait très bien se contenter des gares actuelles. Moi, je ne vois pas en quoi il y aurait des navettes entre Perpignan gare, et Perpignan ou aéroport alors qu'il y a en fait très peu de personnes concernées par cet émiettement. D'autant plus, j'ai vu sur votre tableau, qu'on passerait de 21 trains grande vitesse en 2007 à 14 seulement arrivant en gare de Perpignan. Le système des navettes pour des si courtes distances me paraît intenable.

Les associations sont franchement hostiles à l'événement des Corbières. Nous avons accepté qu'à travers la plaine du Roussillon, une voie nouvelle puisse se faire pour desservir l'Espagne qui le mérite et qui doit faire un gros effort pour se mettre à l'heure européenne. Mais il faut que le tracé Perpignan Narbonne épargne l'éventration des Corbières, en particulier les sites les plus symboliques. J'ai cité Lacombe française, j'ai cité Roquefort-des-Corbières, je crois qu'on doit dans ce tronçon là absolument utiliser les parcours actuels, quitte à faire effectivement moins vite entre Perpignan et Narbonne ou du moins Perpignan, Roquefort-des-Corbières.

Voilà pour l'essentiel. Les associations sont favorables au train. Elles critiquent actuellement la situation du tout routier pour lequel on ne voit pas d'évolution. On voit, au contraire, que la SNCF se retire du fret et que c'est le doublement de l'autoroute avec l'organisation de parking pour 2 000 camions vides la nuit. Tout cela est anormal. Je crois qu'on ne doit pas repenser le projet nouveau uniquement par rapport à la vitesse mais au changement de comportement, au ralentissement de mobilité qu'il va y avoir, c'est déjà constaté. Je pense que les personnes qui sont dans la salle doivent comprendre que le modèle de société vers lequel on va, n'est pas celui qu'on imaginait il y a dix ans, ni même cinq ans. Merci de votre attention.

Claude BERNET

Merci beaucoup. Edouard Parant, vous avez des choses à répondre là-dessus, notamment sur les Corbières.

Edouard PARANT

Voyons la carte des couloirs de passage. La question de la pertinence d'aller faire une ligne nouvelle qui, par endroit, rejoint la ligne classique puis repart, surtout dans un relief extrêmement contraint se pose avec la possibilité d'alterner des sections sur ligne classique et des sections sur ligne nouvelle, notamment si c'est mixte. Actuellement, c'est très visible au niveau de l'arrivée dans la plaine de Roussillon, on a l'étang, la ligne classique, la route nationale, l'autoroute, et tout de suite les Corbières. Donc, on a assez peu de possibilité de passer à minima 200 ou 500 m plus loin que le rivage de l'étang. Nous vous présentons ici le travail qui a été mené avec l'ensemble du milieu associatif dans les ateliers thématiques que Réseau Ferré de France a animés, et qui a permis de recenser, sur la section entre Narbonne et Perpignan, l'ensemble des sensibilités environnementales. Il s'agit de ce qui a trait au paysage, à la faune et la flore, au milieu aquatique (eau de surface, eau souterraine, captage d'eau potable) et puis évidemment au milieu humain. C'est bien, ces quatre

grandes thématiques qui ont été abordées au travers des ateliers, et cela nous a permis déjà de faire un recensement sur l'ensemble de l'aire d'étude, comprise entre 20 et 30 kms de large. A partir de ce recensement, on a hiérarchisé les sensibilités, ce qui nous a permis de définir des couloirs de passage préférentiels, c'est-à-dire limiter au maximum les impacts futurs de l'infrastructure sur le territoire. Et ce que vous voyez comme résultat ici, c'est le couloir de passage qui a été retenu comme étant le moins pénalisant pour le territoire au niveau environnemental, c'est un travail de RFF partagé avec un certain nombre d'associations, notamment le Parc régional de la Narbonnaise, le Conservatoire des espaces naturels et puis une quinzaine d'autres partenaires. C'est aussi le choix des collectivités. On ne vient pas massacrer ou éventrer les Corbières, on sait qu'il y aura un impact sur le paysage, et qu'il faudra le traiter. Alors, j'attire juste votre attention sur le fait que dans le cadre de la mixité, on sait que les pentes, qui sont plus faibles, entraînent des terrassements plus importants. C'est une question de compromis : oui, j'accepte des trains de fret mais je sais que dans une zone à relief un petit peu chahuté, ce sera plus délicat et il faudra faire plus attention pour l'intégration de l'infrastructure dans le paysage.

Claude BERNET

Bien, j'avais une question au micro 4, c'est-à-dire dans la salle annexe. Est-ce que la personne veut venir au micro ? Voilà ! Et on va vous entendre.

Daniel CALLA

Oui, Monsieur le Président, bonsoir. Mesdames, messieurs, bonsoir. Je m'appelle Daniel Calla, j'habite à Port Leucate et je suis membre de l'Association, présidée par Marc Maillet, Frêne 66. J'ai participé aux ateliers aussi bien pour le compte de l'association ECCLA de Narbonne que pour le compte de Frêne. Et je voudrais d'abord rappeler deux faits. Le premier, c'est que j'ai très fortement participé au débat public de la THT en 2003 pour lequel nous avons été convoqués par la Commission nationale du débat public à la demande de Georges Mercadal afin de pouvoir nous exprimer sur les aspects négatifs et positifs du débat public de la THT de 2003. Pourquoi je vous dis cela ? Parce que la commission avait acté que dorénavant pour tout débat public à venir, cela aussi s'est passé en 2004, dorénavant le temps de parole serait limité à trois minutes quel que soit l'intervenant. Je suis donc surpris que l'engagement de la Commission nationale de Paris de 2004 ne soit toujours pas mis en application, cela, c'est le premier point. Deuxième point, nous avons bien précisé avec Frêne lors des ateliers techniques que nous exigeons purement et simplement la mixité de la ligne sinon nous la refusons purement et simplement. Troisième point avec ECCLA, on vous a souligné la problématique des zones humides, puisque je m'occupe également, avec le Conservatoire des espaces naturels, des zones humides et de leur gestion, de la partie inondation dont on a parlé l'autre jour à Narbonne, de la traversée des étangs et de l'aspect de protection des Corbières dont Marc Maillet vient de parler. Pour nous, c'est fondamental.

Enfin, un dernier point, je vais être très bref, je termine par là. J'étais extrêmement déçu Monsieur le Président par votre comportement lors de la séance de Montpellier, car je trouve inadmissible qu'il n'y ait pas été tenu compte de la question pour laquelle nous avons la chance d'avoir le représentant de la Commission européenne de Bruxelles qui était présent à Montpellier. Je suis venu spécialement de Port Leucate pour poser une question précise sur le financement. Vous avez balayé d'un revers de main ma question en disant : « Je vois mal comment le représentant de la commission va répondre à ce jour ». Quand je vois un projet qui est compris entre 3 milliards et plus de 5 milliards d'euros et que la commission n'est même pas capable, lorsqu'elle intervient lors du débat de Montpellier, de nous préciser jusqu'à combien elle est capable de s'engager financièrement, je trouve cela absolument lamentable. J'ai pris soin de vous confirmer cette question par écrit le jour même. A ce jour, je n'ai aucune réponse, je trouve cela inadmissible. Et enfin, je termine. Vous serez dans votre rôle, vous et tous les membres de la commission particulière, si cette question du financement est entièrement traitée, je la repose : « Qui au niveau de la Commission européenne et qui au niveau des services de l'Etat sera à même de s'engager pour qu'enfin il y ait un véritable financement même si le projet coûte plus de 5 milliards d'euros ? Merci.

Claude BERNET

Jusqu'ici personne ne s'est exprimé plus de 3 minutes. Vous êtes le second à vous exprimer et votre prédécesseur a parlé pendant 4 minutes. Ce qu'il avait à dire, était extrêmement important. Comme ce que nous avons tous à dire. J'invite effectivement tout le monde à être concis de rester effectivement dans une enveloppe de 3 minutes. Et d'ailleurs, pour cela, nous avons un chronomètre affiché à l'écran.

D'autre part, vous avez évoqué la réunion de Montpellier. Nous avons effectivement invité un responsable de la Commission européenne. Il nous a indiqué que le projet était éligible mais Il est tout à fait évident qu'on ne peut pas, à ce stade du projet, alors même qu'on n'en est qu'au débat public et que donc même le principe de la réalisation n'a pas été arrêté, on ne peut pas aujourd'hui exiger du représentant de la Commission européenne qu'il arrive avec une solution définitive. En tant que Président de la Commission du débat public, j'ai le devoir d'informer les participants de la réalité des choses. Et je ne manquerai pas, dussé-je subir des critiques de continuer à le faire. Il y a une demande de prise de parole au micro numéro 1, monsieur.

Intervenant Eugène Rios

Oui bonsoir. Eugène Rios, Responsable CGT Cheminots de Perpignan. Nous sommes positionnés clairement pour la construction d'une ligne nouvelle, sachant que s'il n'y a rien de fait, nous allons arriver à la saturation assez rapidement sur la ligne classique. La saturation signifie, l'obligation de prioriser le trafic, le TER ou le fret ou la grande ligne. Parmi les propositions, je vois qu'il y a une proposition 2. Mais je vais d'abord revenir sur la proposition des gares. A Perpignan, on ne voit pas l'intérêt de faire une gare nouvelle, sachant que la gare actuelle n'est pas encore finie. Je ne vois pas l'intérêt de commencer à parler de gare nouvelle sachant qu'elle sera à trois kilomètres alors qu'avec la gare centre on dessert Perpignan. Ce n'est pas le même cas à Béziers ou à Narbonne.

Nous sommes donc favorables à la mixité et notamment celle qui offre le plus de développement possible pour le ferroviaire, c'est-à-dire la proposition 2. J'ai parlé de la gare parce que j'ai vu que dans la proposition 2, il n'y a pas de gare nouvelle créée sur cette ligne nouvelle. Je ne comprends pas pourquoi il y a une ligne nouvelle sans gare créée... Mais pour nous, c'est donc la mixité et une gare nouvelle à Perpignan est inutile.

Claude BERNET

Merci pour ce modèle de concision. Je vous suggère, lorsque vous vous apprêtez à poser une question, de migrer vers un micro.

Intervenant

Bonsoir Mesdames et Messieurs. Moi, je suis habitant de Perpignan et je trouve l'initiative très intéressante. Ce projet est-il opportun ? Je pense que oui, puisqu'en tant qu'habitant depuis 1978 à Perpignan, je n'ai jamais vu une ligne ferroviaire aussi encombrée que celle de la ligne Perpignan Montpellier. Notamment, j'ai pris une fois le TGV Perpignan en gare de Lyon et je suis arrivé une heure en retard parce qu'à Narbonne il y a toujours un problème. Un objet sur le rail et on arrive une heure en retard à un concours, c'est très bien, merci, je n'ai pas eu le concours. Concernant les attentes du territoire, j'ai noté TER, TGV, fret, pour qu'il y ait une coordination de l'ensemble des attentes. Je pense que c'est important de tenir compte de ces trois modes de transport. Une nouvelle gare à Perpignan pourquoi pas ? Je ne sais pas. Mais je regarde la fréquence des trains, et je vois qu'en 2020, on double le nombre de TGV, c'est super pour le trafic. On double le nombre de trains pour le fret, c'est super pour les marchandises. On aura moins de camions qui vont se coucher. Donc, la sécurité, à la fois des automobilistes et des autres camions qui refuseront de prendre le fret, sera améliorée. Les étudiants seront encore plus contents parce qu'à Montpellier cela bouge, à

Perpignan cela dort depuis des années. A Perpignan en centre-ville, à partir de 17 heures, il n'y a plus personne, c'est terrible.

Intervenant

J'ai trouvé que le scénario numéro 2 était intéressant mais en fonction des critères, de l'ensemble des critères discriminants, je choisirais le scénario 3. Concernant le couloir de passage, je ne suis pas compétent, je ne suis pas ingénieur.

Jean-Marie KIRTZ

Bonsoir Monsieur le Président, bonsoir Messieurs, dames.

Je suis Jean-Marie Kirtz, j'habite à Banyuls-sur-Mer et je m'exprime ici en tant que citoyen, simple citoyen comme tous les autres citoyens ici. Je ne représente personne que moi-même.

Je suis cheminot à la SNCF. Et comme la plupart des gens dans cette salle, j'ai très envie qu'il y ait plus de trains, comme tous les Français et qu'il y ait moins de camions sur les routes et moins d'autos. Mais comme je vous l'ai dit à Montpellier, je vais le répéter, la mixité, c'est un vrai problème au point de vue de l'exploitation ferroviaire. Alors, j'aimerais poser deux questions à Monsieur Parant. Monsieur Parant, Monsieur Nadal, le Directeur du fret, sur la portion de ligne Perpignan-Figueras, a dit que jamais il n'y aura un trafic fret rentable et viable économiquement. Et deuxièmement, j'aimerais savoir quels sont les niveaux de trafic attendus réellement dans le scénario le plus optimiste concernant cette mixité. Et j'aimerais rajouter en exergue, que 3 millions de tonnes pour les gens qui sont dans la salle, 3 millions de tonnes, cela représente 17 à 18 jours de circulation de camions au Perthus. Merci.

Claude BERNET

Merci à vous. Edouard Parant, vous souhaitez répondre ?

Edouard Parant

Oui. Je voudrais déjà revenir sur l'intervention de la personne de la CGT des Pyrénées-Orientales pour rappeler un point important mentionné dans le dépliant que vous avez reçu dans votre boîte aux lettres au sujet des gares et le nombre de gares par rapport au scénario. En fait, l'objectif de Réseau Ferré de France, c'était de pouvoir présenter au travers de ces 4 scénarios l'ensemble du champ possible en matière de gare. Des gares ou pas de gares nouvelles, une gare commune entre Béziers ou Narbonne ou pas, et une gare au Nord ou à l'Ouest de Montpellier. Ce qui veut dire que le choix d'un scénario, c'est-à-dire du type de service qu'on veut rendre avec le projet peut être déconnecté de la réflexion sur la nécessité d'avoir une gare ou pas. Très concrètement pour répondre à votre question, le fait de choisir, d'avoir une gare ou pas ne modifie pas le couloir de passage ni le type de projet qu'on peut réaliser. Sur le même couloir de passage, on peut faire soit une LGV, soit une LGV mixte, soit une ligne nouvelle mixte avec ou pas de gare. Par contre, ce qu'il faut envisager si on ne choisit pas de nouvelles dessertes, c'est évidemment des raccordements pour pouvoir quitter la ligne nouvelle et rejoindre la ligne classique et donc desservir via les gares centres. A chaque fois, cela donc a été étudié. Donc ne liez pas la question du nombre de gares avec le scénario. Vous pouvez vous-même recomposer votre propre scénario.

La mixité est-elle un problème ou pas ? Il faut savoir qu'actuellement la mixité sur la ligne classique est un vrai problème. Aujourd'hui, on a des TER, du fret et des TGV qui circulent sur la ligne. Et c'est justement, compliqué à exploiter. Ce qu'on espère, c'est qu'avec deux lignes nouvelles, enfin, pardon, une seule, on va être ambitieux mais quand même se limiter. Oui, parce que j'ai entendu parler de la traversée centrale des Pyrénées, c'est pour cela. Avec une nouvelle infrastructure, on va mieux fonctionner qu'aujourd'hui, c'est le premier point. Deuxième point, dans le cas où sur la ligne

nouvelle il n'y a que des TGV, c'est très simple. Par contre, on a compris que cela resterait compliqué sur la ligne classique, si on fait le choix d'une ligne nouvelle totalement dédiée au TGV, car on aura encore plus de problèmes en 2020. En effet, je vous ai dit qu'on aura plus de trains en 2020 sur la ligne classique (même une fois qu'on aura enlevé le TGV) puisqu'on va doubler le TER, on va doubler les trains de fret. Donc, il ne faut pas raisonner sur une ligne, mais sur les deux lignes. Et pour simplifier l'exploitation ferroviaire, il vaut mieux avoir des circulations de trafic équilibrées entre les deux voies. Alors, en ce sens, c'est certainement le scénario du milieu qui est le plus facile à exploiter. D'ailleurs, on a déjà des retours d'expérience, comme je l'ai déjà rappelé lors des deux précédentes réunions sur des lignes à 220 avec du fret sur ce qui se passe entre Tours et Bordeaux. La question de la mixité est plus importante, si on souhaite aller vite sur la ligne nouvelle et avoir en plus des trains de marchandises. Voyez l'animation à l'écran. Conscient de cela, RFF a dit : « Si on veut que ce soit viable, il faut prévoir des voies d'évitement mais pas seulement des garages ». Il faut prévoir des voies d'évitement suffisamment longues pour que les trains de fret, puissent vraiment se garer, continuer à rouler, se faire dépasser et reprendre leur circulation sur la ligne nouvelle. Donc, cela veut dire qu'on s'est donné les moyens. On s'est donné les moyens en termes d'infrastructure pour rendre cette mixité grande vitesse-train de fret possible, au travers d'un linéaire de voies d'évitement très important. Pour vous donner un ordre de grandeur, c'est quasiment la moitié du parcours qui est envisagé, à trois ou quatre voies et non pas à deux voies simples. On espère, qu'il y aura du monde si ce scénario est retenu, pour nous suivre financièrement. Sur la ligne classique aujourd'hui, si on a un TGV qui arrive derrière un train de fret et qui ne peut pas dépasser, on voit qu'il y a un rattrapage. La sécurité ferroviaire assurée par l'ensemble des cheminots fait que, évidemment, ce cas ne se produit pas, mais on voit que le TGV ne peut pas doubler. Dans le cas où on a une ligne mixte nouvelle avec des voies d'évitement classiques, le train de fret, va ralentir, prendre l'aiguillage, se garer, s'arrêter, le TGV passe et le train de fret doit redémarrer, ré accélérer pour pouvoir rentrer sur la ligne nouvelle. Cela marche mais c'est pénalisant et cela marche moins bien quand les trains rapides avancent vite. Parce qu'il faut que le train de fret ralentisse sur la ligne avant de tourner. Il faut qu'il réaccélère et il n'a pas fini de réaccélérer au moment où il revient sur la ligne nouvelle. Donc, cela pénalise un petit peu le nombre de trains qui marchent.

Dans le scénario 3, c'est un scénario avec des voies d'évitement qu'on appelle dynamiques, c'est-à-dire que le train de fret ne ralentit pas au moment où il négocie l'évitement parce qu'il a de la longueur pour continuer à rouler. Et d'ailleurs, il ne s'arrête pas, il continue sur sa vitesse, peut-être à vitesse un peu moins grande, mais en tout cas, il ne s'arrête pas. Et donc, c'est meilleur en termes de régularité d'horaire, c'est meilleur en termes de régularité pour les trains de fret et puis c'est moins pénalisant pour l'exploitation puisque les trains de fret arrivent lancés quand ils reviennent sur la ligne classique.

Pour répondre à la question des trafics, quelles sont les hypothèses de trafic retenues ? Bruno Beauchet va vous présenter le nombre de trains qu'on a retenus en 2020 et vous donner un éclairage sur ces chiffres et pourquoi on les a retenus, notamment, pour le fret.

Bruno BEAUCHET

Le scénario de LVG mixte, c'est une ligne nouvelle acceptant les trains de marchandises et les trains de voyageurs. On aurait au Nord de Perpignan plus de soixante trains de fret qui pourraient circuler sur la ligne nouvelle et plus de quatre-vingt-dix trains de fret sur la ligne existante, ce qui représenterait, grosso modo, cent soixante trains de fret à l'horizon 2020 qui circuleraient sur ce doublet de ligne. Si la ligne n'est pas mixte, ces cent soixante trains de fret, de marchandises devraient circuler sur la ligne actuelle. Nous avons donc fait ces prévisions de trafic fret. Nous avons travaillé sur la base d'études déjà existantes, faites en collaboration avec le ministère des Transports français et avec le ministère des Transports espagnol, le Fomento. Nous avons pris en compte leurs hypothèses d'évolution des trafics pour estimer ces flux internationaux transpyrénaïens. Ensuite, nous avons pris en compte également le fret national. Aujourd'hui, vous avez du fret national qui transite dans la région, par exemple, entre Marseille et Toulouse. Ce sont, par exemple, des matières lourdes, les hydrocarbures qui viennent de Marseille qui vont vers Toulouse. Et vous avez une composante régionale importante, dans cette zone puisqu'il y a la plate-forme du Boulou et la plate-

forme du chantier de transport combiné de Perpignan, dont on va doubler la capacité prochainement. Aujourd'hui la SNCF réalise beaucoup de circulations fret, y compris dans ce département et dans la région il y a des nouvelles entreprises comme Veolia Cargo ou Euro Cargo Rail qui font déjà du fret. Veolia Cargo, c'est par exemple au Boulou, Euro Cargo Rail qui passe par Cerbère. Ainsi, ces trois dimensions internationales, nationales et régionales sont très importantes en Languedoc-Roussillon. Aujourd'hui, le transport de marchandises représente près de dix millions de tonnes. A l'horizon 2020, grâce au projet de ligne nouvelle, cela représenterait plus de dix-huit millions de tonnes de marchandise sur le mode ferroviaire. Et cela représente près de trois mille poids lourds qui pourraient être transférés de la route vers le rail grâce aux nouveaux services d'une ligne nouvelle.

Claude BERNET

Merci. J'ai vu une demande de parole là et on va proposer le micro.

Bernard FOURCADE

Merci Président. Bernard Fourcade, Président de la Chambre de Commerce et accessoirement Gestionnaire de l'aéroport. Je voudrais simplement, sans créer de polémique, inviter Monsieur Maillot à visiter l'aéroport, je pense que cela complètera sa formation.

En ce qui concerne les deux questions que vous avez posées, sur quelle ligne et éventuellement une gare nouvelle. Je ferais sur la première deux constats. Le premier constat, c'est que nous allons avoir un TGV Lisbonne Perpignan qui va rouler à grande vitesse, 300 km/heure, 320 km/heure et ensuite, si je ne me trompe pas, Montpellier Paris à la même vitesse. Il serait quand même peut-être dommage et regrettable que ce tronçon soit encore un tronçon à une vitesse de 200 km/heure. Deuxième constat, et vous en avez parlé, c'est l'augmentation du trafic notamment du trafic marchandises. Je crois qu'aujourd'hui, on est à saturation sur l'autoroute. Dix mille camions/jour, je crois qu'on ne pourra pas en passer plus, sauf à doubler ou tripler l'autoroute. Demain, et je crois que cela vous a été confirmé par les autorités espagnoles, c'est un trafic qui va augmenter, notamment sur les pays du Maghreb avec l'Union pour la Méditerranée, et c'est déjà en cours : avec le développement de deux ports, le port de Barcelone et Tanger Med II qui va devenir sans doute le port le plus important de la Méditerranée, avec une ambition annoncée notamment par Barcelone, de détourner une grande partie du transport maritime en provenance d'Extrême-Orient par la Méditerranée, parce qu'en plus il y a une économie. Donc, cet ensemble de trafic, il va falloir le faire passer quelque part. Il ne peut plus passer par la route. La voie ferrée est quasiment à saturation. Donc, je crois qu'il faut une ligne mixte : transport de passagers et fret. Vous avez dit : « On va économiser 3000 camions », je ne crois pas. Je crois que simplement si on construit une ligne marchandise, cela permettra d'absorber le surcroît de marchandises. On n'est même pas dans un remplacement. Je crois que la position du monde économique d'une façon générale, c'est le scénario 3 qui est un scénario grande vitesse pour les passagers et également transport mixte passagers marchandises.

Sur la deuxième problématique, une gare nouvelle. Alors, on se place bien entendu à 2020, pas à aujourd'hui. Je crois qu'il y a, du moins pour les collectivités territoriales, à réfléchir sur des réservations de terrain. Alors, première réflexion, on va se retrouver dans une zone qui est la zone Nord de Perpignan avec toute une activité économique. Et on sait, par ailleurs, que les TGV transportent également pas mal d'hommes d'affaires dans ces circonstances-là.

Et la deuxième, alors, je sais qu'il va y avoir peut-être des rires mais je crois qu'il faut, quelque fois aussi, pouvoir faire de la prospective. Aujourd'hui, on a le transport aérien, qui s'est développé notamment à travers les low cost, sur le moyen courrier en s'appuyant sur des agglomérations importantes pour pouvoir transporter les passagers, c'est le cas notamment de Gérone, Carcassonne, qui s'est appuyé sur Toulouse. Depuis 2008, les low cost, ont la possibilité de faire du transcontinental. Et la problématique de ces compagnies ne sera pas la proximité des agglomérations mais sera d'avoir des aéroports multimodaux, avec un accès facile. Et je crois que dans ce

département, on doit se poser la question. Aujourd'hui si on regarde les aéroports concernés par ce trafic-là, que ce soit Gérone, que ce soit Carcassonne, que ce soit Montpellier, ils n'ont pas la possibilité et je sais que la Chambre de Commerce de Gérone, là-dessus, est un peu contrariée. Ils n'ont pas la possibilité d'avoir une gare à grande vitesse à proximité de l'aéroport. Je crois que là, il y a une chance à saisir et il faudrait peut-être y réfléchir et ne pas le laisser passer. Donc, la proposition, c'est de réfléchir à 2020 si à proximité ou à côté de l'aéroport, on ne peut pas avoir un ensemble multimodal terrain d'aviation et train à grande vitesse.

Claude BERNET

Merci Monsieur le Président. Je voudrais faire une petite halte maintenant dans ce débat parce qu'on a beaucoup raisonné entre Français. Il se trouve que nous avons invité Monsieur Nadal, qui est le Secrétaire général du ministère des Transports de la Généralité de Catalogne. Nous avons beaucoup parlé de fret et une grande partie des sujets fret se trouve très fortement traitée par nos voisins du Sud, peut-être a-t-il envie de s'exprimer maintenant ?

Manel Nadal I Farreras

Merci beaucoup Monsieur le Président. Je voudrais d'abord vous remercier pour nous avoir invités à ce débat public. On participera à trois sessions. On a déjà participé à Montpellier, on participe aujourd'hui à Perpignan et encore il y a la troisième session qui aura lieu à Barcelone, je crois, le 15 ou 16 Avril.

Alors, pour nous, c'est très important de participer à ce débat, mais je dois dire d'abord que cela c'est un débat français, la décision est française. Mais comme les Catalans sont invités je donne mon opinion, mon avis, qui est celui de la Généralité de la Catalogne c'est à dire l'opinion du Gouvernement de la Catalogne, mais la décision est française. Je veux faire quelques considérations déjà écrites sur le cahier d'acteurs envoyé à la Commission du débat. Nous croyons qu'on doit penser à cette ligne comme une ligne européenne prioritaire dans le réseau transeuropéen du transport. C'est une ligne qui va, on l'a dit déjà ici, de Lisbonne à Madrid, Madrid Barcelone, Barcelone Montpellier, Montpellier Lyon. On peut dire donc que ces trois grands axes européens ont un tronçon commun, cet axe européen qui va de Lisbonne à Kiev en passant par Lyon et Turin. Il y a un grand corridor qui est le corridor Méditerranéen qui va du Sud de l'Espagne ou si vous voulez du Nord de l'Afrique, de Tanger jusqu'à, je ne sais pas, jusqu'en Allemagne. C'est un corridor très important pour nous, pour le fret. Et je crois qu'on peut dire aussi que pour nous, cela est une partie d'un troisième axe commun avec tous les Français, avec le Roussillon, les Catalans du Nord, avec les Languedociens, avec ceux qui habitent en Provence Côte d'azur. C'est un corridor qui va du Sud de l'Espagne par Valence, Barcelone et qui arrive à Marseille et même à Gênes. C'est ce qu'on appelle l'ARCOMED, Arc méditerranéen et il y a déjà un travail fait ensemble, avec les régions Languedoc-Roussillon, la région PACA, la Ligurie pour avancer un peu pour ce corridor entre Barcelone, Montpellier et Gênes. Deuxième opinion, partie catalane, nous croyons que cette ligne, c'est une opportunité de construire un espace économique commun. C'est-à-dire, nous pensons que la ligne TGV ne doit pas être une ligne de passage. Cela doit laisser quelque chose sur le territoire qui passe. Et c'est pour cela qu'on travaille avec la région Languedoc-Roussillon, avec le Conseil régional, avec la mairie de Perpignan, mairie de Barcelone, mairie de Figueras, de Gérone, le préfet, et pense à ce que la ligne TGV doit laisser sur ce territoire. Et nous pensons que sur ce territoire, il y a des grandes villes, des villes moyennes, il y a d'importants ports qui doivent avoir des relations et la ligne TGV, c'est une opportunité. C'est une ligne mixte parce qu'on doit servir le port de Valence, le port de Barcelone, mais même le Port-la-Nouvelle, le port de Sète, le port de Marseille. Par conséquent, il doit y avoir une ligne fret qui rallie tous les ports de la Méditerranée espagnole et française. Et on doit penser aussi à un développement durable, car on a déjà vu ici qu'il y a plus de dix milles poids lourds qui passent la frontière par jour. Cela, ce n'est pas durable, on doit parier pour le report modal. On doit penser que beaucoup de marchandises qui passent maintenant par la frontière doivent passer par le train ou par les bateaux. C'est-à-dire, on doit penser aux autoroutes ferroviaires mais aussi aux autoroutes de la mer. Alors, si cela, c'est l'opinion de la Catalogne, si nous pensons

que c'est une ligne internationale et une ligne qui doit servir un territoire catalano-languedocien, alors, quelle est notre opinion sur les questions qui nous sont adressées ? Nous croyons d'abord que la ligne doit être mixte. On a déjà vu ici, si on fait une ligne mixte de Barcelone à Perpignan et on fait aussi le contournement de Montpellier et Nîmes, ils sont aussi pour la mixité, pour les voyageurs et pour les marchandises. Nous croyons que ce tronçon qu'il y a entre Perpignan et Montpellier doit avoir aussi les mêmes caractéristiques, c'est-à-dire une ligne mixte pour le fret et pour les voyageurs, et avec la même caractéristique technique que le tronçon qui va à Barcelone. Nous croyons aussi que la ligne doit avoir le nombre de gares le plus important possible, pourquoi ? Parce que nous croyons qu'il doit y avoir des TGV longue distance, par exemple de Madrid à Paris avec un arrêt peut-être à Barcelone, un arrêt à Perpignan, un arrêt à Montpellier, pas plus. Mais il doit y avoir aussi beaucoup de lignes à grandes vitesses qui s'arrêtent dans les villes moyennes. Cela fonctionne en Espagne déjà. Il doit y avoir des trains qui vont de Barcelone, qui s'arrêtent à Gérone, à Figueras, à Perpignan, Narbonne Béziers ou Narbonne-Béziers et Montpellier, donc le plus de gares possibles. La décision sur les gares, c'est une décision française. Mais ce qui se passe en Espagne et en Catalogne, c'est que, quand on a fait une gare dans les centres-villes, cela a marché très bien. On fait une gare à Barcelone centre-ville, à Gérone, on fait la gare en centre-ville, on a fait une gare en centre-ville à Lleida et cela marche très bien. Mais quand on fait une gare en dehors de ville, à Tarragone, à Figueras, on ne sait pas ce qui se passera. Il peut y avoir des trains régionaux qui, sur longue distance passent par la ligne TGV nouvelle mais qui vont au centre-ville. Alors, cela, c'est une décision française le nombre de gare et où on fait les gares mais je dis ce qui s'est passé en Espagne. Sur le corridor, c'est une décision française, c'est votre territoire et vous direz quel est le meilleur corridor pour le TGV Narbonne Perpignan. Je dois dire encore deux choses. Nous croyons que cette ligne doit donner la possibilité, d'une liaison entre Narbonne et Toulouse. Parce qu'un nombre important de tonnes de marchandises passe du port de Barcelone vers le Nord de l'Europe. Il y a aussi une liaison importante entre Barcelone et Toulouse. Le port de Barcelone a déjà une zone industrielle à Toulouse. La liaison Barcelone-Perpignan-Narbonne-Toulouse est pour nous très importante mais aussi pour vous. Je crois que cela fonctionne déjà mais la liaison directe Perpignan Narbonne Toulouse, c'est important.

Et dernière question, nous croyons que ce train doit être construit avec la vitesse la plus importante possible. Je sais qu'on pense en 2015 avoir déjà construit les contournements de Montpellier à Nîmes. Et j'attends qu'en 2020, nous aurons un train qui fera disparaître la frontière ferroviaire entre l'Espagne et la France, entre l'Espagne et l'Europe et pourtant j'espère qu'en 2020, ce sera déjà construit. Et si je dois dire quelle est notre opinion sur le scénario, alors nous désirons que la décision française soit le scénario 3, c'est-à-dire voyageurs à 300 km/heure, fret à 120 km/heure. Merci.

Claude BERNET

Si je comprends bien Monsieur le Directeur, vous êtes pour une grande vitesse de construction. Alors, Monsieur Alduy souhaitait, je pense, dire un mot après Monsieur Nadal.

Jean-Paul ALDUY

Je serai bref parce que je partage tout ce qui a été dit. Je vais essayer donc de compléter. Je crois d'abord qu'il faut bien comprendre qu'on construit cela pour 100 ans, pour 150 ans et qu'il faut donc avoir une vision du dispositif à très long terme. Et par exemple, quand vous dites, vous avez compris que je suis pour la mixité comme tout le monde mais, quand vous dites : « On ferait des voies d'évitement pour gérer la mixité », je crois qu'il faut même penser davantage. Il faut des réserves foncières qui fassent que demain, on ait une troisième voie. Parce que je crois que c'est cela le vrai problème du long terme. Dans la dimension européenne, ce qu'a dit Bernard Fourcade, la question du fret est essentielle. Elle est au moins aussi importante que la question des voyageurs et, pour moi, elle est plus importante. Si demain ce n'est plus 25 % du trafic qui traverse la Méditerranée en venant de l'Asie du Sud-est, qui reste en Méditerranée, mais c'est simplement 50, le volume de marchandises qui viendront de Gérone, de Tanger, de Valence sera multiplié par 3, par 4, par 5, par 6, par 10. Donc, on voit bien que la question du fret est essentielle. On n'a même pas besoin de se poser l'alternative sur la mixité. Je vais même plus loin, il faudra dès à présent prévoir les réserves

foncières d'une troisième voie pour faire face à ce flux de marchandises. Ensuite, il manque quelque chose dans le raisonnement. Il n'y a pas que les TER, il y a aussi, à un moment donné, le TER grande vitesse. C'est-à-dire, il nous faut aussi des liaisons locales inter-villes à grande vitesse. Ce n'est pas forcément les 320 km/h, mais à grande vitesse, pas le « truc » à 40 km qui fait qu'on met trois heures pour aller à Montpellier. Je caricature un peu mais à peine. J'ai déjà mis 2 heures et demie avec un arrêt à Narbonne de 1 heure 15. Nous avons un chapelet de villes : Barcelone, Gérone, Figueras, Perpignan, Narbonne, Sète... jusqu'à Nîmes. Et ce chapelet de villes, c'est essentiel. C'est cela l'aménagement du territoire. Il y a un espace économique transfrontalier à fabriquer. Et pour fabriquer cet espace économique transfrontalier, il faut en effet des liaisons rapides. Et ce n'est pas simplement un TGV. Donc cela, cela manque dans la réflexion.

Ensuite troisièmement, je crois que la dimension environnementale doit être essentielle. Moi, je suis sensible à ce qui a été dit sur la traversée des Corbières. Et dans la dimension environnementale, il y a aussi la traversée des villes. Si vous continuez de faire passer tous les trafics de marchandises dans la ville, vous n'êtes pas cohérent avec l'objectif de développement durable. Donc, il faut que le trafic de fret évite la gare de Perpignan. Et cela m'amène à faire une autre proposition, c'est que tous les pondéreux qui vont prendre le train et qui vont arriver de Cerbère doivent pouvoir aller sur la ligne nouvelle. Il y a donc une voie nouvelle à faire du côté d'Eyne ou je ne sais pas où, mais qui fasse la jonction entre la ligne Cerbère Perpignan actuelle et la ligne nouvelle d'évitement de la gare de Perpignan demain. Vous voyez, je reprends tout ce qui a été dit, la dimension européenne. J'en conclus encore plus que la question du fret est essentielle et qu'il faut faire un scénario 3 bis, avec des réserves foncières qui permettent d'aller au-delà du scénario 3 tel qu'il est présenté. Il faut à tout prix intégrer le chapelet de villes et à partir de là, la nécessité de TER grande vitesse, c'est comme cela que je les appelle, pour unifier cet espace économique.

Et enfin, on ne peut pas laisser le fret traverser les villes. Il faut donc avoir des voies d'évitement pour que le fret, notamment le fret lourd qui continuera de passer par Cerbère, puisse éviter Perpignan. Donc, pour moi, je suis presque pour un scénario 4.

Claude BERNET

Merci beaucoup. Il y avait au fond, là, peut-être le Monsieur qui est près du micro numéro 1.

Jacques FOURCADE

Bonsoir. Jacques Fourcade de Perpignan. Ce qui me préoccupe, ce n'est pas ce qui va se passer dans 100 ans ni les réserves qu'on peut faire sur ce qui passera dans 100 ans, c'est ce qui pourrait, ce qui peut déjà se passer maintenant. Parce que je comprends bien qu'un projet de cette dimension, c'est un projet qui nécessite effectivement des financements, qui nécessite des études, qui nécessite de la concertation. Mais, moi, ce qui m'étonne toujours dans ces débats sur le développement durable, c'est qu'on ne s'occupe jamais de ce qui a duré et de savoir pourquoi. L'idée serait pour moi, j'ai posé la question par écrit, une gare qui serait une « gare chantier ». Un prototype de gare chantier qui serait valable pour tous les chantiers en Europe et que peut-être nous pourrions le placer à l'international. On pourrait considérer par schéma, Montpellier chantier, c'est-à-dire Paris Montpellier chantier. Et c'est le « Montpellier chantier » qui gèrerait dans l'espace-temps qui va de maintenant jusqu'au moment où seront résolus tous les problèmes de logistique. Il faut bien entendu une collaboration avec la SNCF mais aussi les aéroports nationaux, régionaux. Je crois que c'est la région de Valence qui a une expérience de ce type avec des petits avions. L'idée de mettre une gare sur le mode du chantier c'est de tout mettre en cohérence, pour mieux assurer le trafic aussi bien des voyageurs que des marchandises.

Claude BERNET

Merci beaucoup. Alors, au micro, une dame qui souhaite s'exprimer.

Katia MINGO

Bonsoir. Katia Mingo, les Verts, Catalogne Nord. Comme beaucoup ici, nous soutenons la ligne mixte, voyageur fret avec notamment le scénario 3, parce qu'il nous paraît effectivement être le meilleur et correspondre le plus aux objectifs du transport écologique et durable. Pourtant, je voudrais situer cette ligne dans ce qui est pour nous une préoccupation, à savoir : si nous voulons que ce scénario 3 représente une véritable alternative autoroutière à l'aérien, il nous paraît indispensable de le concevoir dans un projet ferroviaire global. Cette LGV, doit être au centre de maillage du territoire réellement efficace. En fait, la formule gagnante, ce serait un peu LGV plus les TER plus tous les services en site propre qu'il s'agisse de tram, de bus et cetera. Une ligne LGV, comme vous l'avez signalé, est relativement coûteuse. Et notre grande préoccupation, c'est que cela se fasse au détriment justement des investissements que nous souhaiterions pour le coût massif, pour que ce maillage du territoire soit réellement performant et offre une réelle alternative. Je comprends évidemment les préoccupations qui ont été signalées ici. Il est entendu que le tracé doit respecter la biodiversité, les paysages et je n'ai pas entendu évoquer les espaces agricoles, notamment dans notre département.

Il est évident que cela pose également la question des gares. Il est toujours préférable d'avoir une gare en centre-ville. Pour autant, si elle devait être décentrée pour des raisons justement liées au fret, il conviendrait que l'on s'assure chaque fois d'une liaison performante et écologique de son accessibilité. Parce que faute de quoi, à notre avis, le bilan carbone et l'attractivité de ces gares seraient fort amoindris. Cela c'était mes remarques et voici ma question car je n'ai pas très bien compris. Vous avez dit : « Trois millions de tonnes par an en marchandises » et je trouve cela assez modeste au regard du développement prévisible du transport de marchandises et au regard des ambitions que vous affichez, sachant qu'il y a 10 000 camions/jour sur l'autoroute 9. Je ne sais pas quel équivalent de camion en moins, momentanément et dans l'avenir en 2020.

Claude BERNET

Merci. Edouard Parant.

Edouard PARANT

Effectivement, on n'a pas mentionné la référence aux espaces agricoles qui vont être consommés par l'infrastructure. D'une manière générale, dans la région, on voit bien qu'on est en compétition avec trois types d'acteurs, soit on est sur des terres agricoles, soit on est sur des espaces protégés au titre de l'environnement, soit finalement on est en zone urbaine. Ce qui caractérise cette région, c'est 30 % de zone Natura 2000, une grande partie de zones agricoles avec essentiellement de la viticulture et pour une bonne part des AOC. La notion d'aménagement du territoire a aussi été rappelée assez souvent. Si effectivement, on passe à 25 kilomètres de la ville, ce n'est plus de l'aménagement du territoire. Mais, à un moment donné, l'infrastructure doit se rapprocher des aires urbaines. Et là, on rentre en compétition avec le bâti disponible, enfin surtout le foncier disponible.

On a déjà eu des remarques du monde agricole, de la Confédération paysanne, des viticulteurs. Et évidemment, après le débat public RFF va continuer à travailler pour les phases suivantes du projet avec l'ensemble des associations, y comprises les associations socioprofessionnelles, comme il a commencé à le faire. Je rappellerais qu'il y a eu des comités partenariaux d'informations à la suite de chaque comité de pilotage, dans lequel RFF rendait compte à l'ensemble des acteurs socio-économiques des décisions qui avaient été prises phase par phase. Et deux de ces comités partenariaux se sont tenus au Mas de Saporta où l'on a été accueilli par le Président de la Chambre régionale d'agriculture.

Sur la question du transport de marchandises, Bruno, peut peut-être apporter une précision par rapport aux deux chiffres que vous avez vus, enfin qu'on vous a présentés.

Bruno BEAUCHET

Effectivement, dans la présentation Edouard Parant a indiqué, qu'il y aurait un gain de 3 millions de tonnes. En fait, c'est à l'horizon 2020 où nous avons fait nos prévisions de trafic de marchandises. S'il n'y a pas de ligne nouvelle, la ligne existante ne pourra pas répondre aux besoins de 2020. Donc, on va saturer et on ne répondra pas aux besoins des transporteurs. Et s'il y a une ligne nouvelle, on libère de la capacité, on peut répondre à ces besoins. Et cela représente 3 millions de tonnes en plus que l'on pourra faire passer. Par contre, effectivement, aujourd'hui, le transport de marchandises dans la région, je vous l'ai dit, c'est 10 millions de tonnes. A l'horizon 2020, ce sera plus de 18 millions de tonnes, presque 19 millions de tonnes. Donc, sur un projet, on se limite à 3 millions de tonnes en moins, c'est-à-dire un peu moins de 16 millions de tonnes. Voilà pour expliquer cette différence entre les deux présentations. Ces nouveaux services ferroviaires, vont permettre de reporter de la route vers le mode ferroviaire près de trois mille poids lourds par jour ce qui correspond aux ambitions du Grenelle de l'environnement. C'est par jour, je ne l'avais pas précisé toute à l'heure. Donc, trois mille poids lourds par jour que l'on peut reporter de la route par le rail grâce à ces projets de ligne nouvelle.

Claude BERNET

Bien, j'ai beaucoup de demandes de parole, ce qui prouve l'intérêt porté au débat. Monsieur Bourquin m'avait demandé la parole.

Christian BOURQUIN

Monsieur le Président du débat public, je voudrais commencer mon propos en vous félicitant pour la qualité des informations et la synthèse qui nous est faite, qui permet justement la qualité du débat. Si je dis cela en commençant, ce n'est pas par pure politesse, c'est également parce que, ici, on a une grande expérience du débat public, et je crois qu'on détient le record, en France, d'avoir rejeté un débat public, justement, parce qu'il n'y avait pas cette qualité-là, je tenais à le souligner et c'est important. La deuxième chose, c'est que sur l'histoire, ce n'est que de l'histoire. Mais pour la première fois où on m'a parlé du TGV, c'était... on nous disait ici qu'on irait voir les Jeux Olympiques de Barcelone en 92 en TGV. Donc, les Jeux Olympiques sont passés. On voit bien que le temps est passé là-dessus. Et le troisième élément que je voulais dire en préalable, ce seront les ethnologues qui le diront peut-être plus tard mais comment ce bout de tronçon entre Lisbonne et Amsterdam, pourquoi il y a ces 150 kilomètres qui n'ont pas suivi le cours normal de réalisation ? Vous n'êtes pas chargé de m'apporter la réponse là dessus mais cette question restera posée pour tout le monde. Mais enfin soit, les choses sont enclenchées et c'est pour une bonne chose.

Monsieur le Président, le Conseil général que j'ai l'honneur de présider et j'interviens en cette qualité-là, a fait son travail de cahier d'acteurs, comme vous le présentiez tout à l'heure. Il y a eu un débat, un important débat. Il y a eu une délibération que je vous transmets justement sur ce qui est évoqué ici aujourd'hui. Et je m'aperçois que le Conseil général, a délibéré dans la lignée de ce qui est beaucoup évoqué ici ce soir. C'est-à-dire la solution 3, pas de compromis sur la vitesse, cohérence avec ce qui existe aux deux autres bouts, finalement de la jonction qu'on est en train de faire entre Montpellier et Perpignan et 120 km/heure pour les marchandises. D'autant plus que cette ligne permet une extension de 50 trains par jour à terme. Mais notre délibération issue d'un débat au Conseil général a permis également de comprendre que, avec le projet mixte, le tiers de camions qui pourraient passer sur la ligne LGV permettra tout cela. Nous avons fait les travaux nécessaires, en investissant 42 millions d'euros dans le département, puisqu'à la fin de l'année, le transport combiné sera une réalité. Et nous estimons que l'enjeu n'est pas pris à sa hauteur en disant tout simplement : le train à 300 km/h pour les voyageurs, à 120 pour le transport de marchandises. Nous estimons qu'il faut faire les réserves foncières, dans 20-30 ans, justement pour avoir l'ambition de réserver à terme une ligne voyageur et une ligne fret TGV. Il nous semble que c'est dès aujourd'hui qu'il faut opérer cela et nous avons délibéré dans ce sens.

Le débat sur les gares. Je ne veux pas refroidir ce qui a été dit jusqu'à présent mais, pour nous ici, si je m'exprime en ma qualité de Président du Conseil Général égoïstement sur ce territoire, le débat

de la gare va se poser comme l'a dit le Président de la CCI dans 20 ans. Alors vous avez envie de savoir ce qu'on pense de ça mais aujourd'hui on est sur une gare en centre ville où il y a des investissements qui sont faits. La position des villes de Narbonne et de Béziers, est quelque part difficile d'abord budgétairement, j'ai bien compris que l'investissement dans les gares revenait essentiellement aux élus locaux et que c'est à eux de prendre le risque, parce qu'une gare n'a d'intérêt que si les voyageurs... le train ne s'arrêtera que s'il y a des voyageurs. Et si une gare est mal positionnée, chacun le comprend ici et l'a dit, ça peut être une gare pour rien. Et ça nous intéresse aussi parce que plus il y a de gares plus il y a d'arrêts. Un arrêt en gare vous l'avez précisé c'est 7 mn et on ne peut pas avoir un omnibus, c'est un TGV qu'on est en train de faire.

Le débat de la gare pour ici, est momentanément tranché, c'est le centre ville. Et pour la deuxième phase, comme le disait Joaquim Nadal, on verra l'expérience des autres. On verra beaucoup plus clair sur l'avenir. Et donc je ne voudrais pas que ce débat des gares pollue l'intérêt que nous émettons tous sur les choix fondamentaux qu'il faut faire.

Les financements. Cela a été évoqué. Je pense que ça fait partie du débat public. C'est-à-dire que vous-même vous l'avez précisé, face à chaque option vous avez mis le coût et c'est vrai que cette option n°3 est l'option la plus chère, 5,9 milliards évidemment. C'est l'option la plus chère et si l'Europe reste à une participation de 5 % comme sur la partie Nîmes – Montpellier, on ne peut pas parler d'une ligne intereuropéenne Lisbonne – Amsterdam, et avoir un financement aussi faible. Je pense qu'aujourd'hui, ce n'est pas le moment de la demande du financement. Mais c'est le moment de dire que les ambitions de l'Europe ne sont pas à la hauteur de ce qui a été fait sur d'autres lignes et ce que nous pouvons attendre ici. Et je voudrais continuer mon propos sur les financements des collectivités locales puisque nous participons, les collectivités locales et le Conseil Général en particulier, aux études préalables. C'est qu'il y a un vrai débat, ça a été dit par quelqu'un. Il y a un vrai débat qui sera posé. Jusqu'à quelle hauteur devons-nous aller pour participer dans ce projet alors qu'on a d'autres responsabilités à côté. Certes il faut y aller, mais puisque nous sommes en France, il serait important d'avoir l'état de la situation sur les autres financements, sur les autres lignes qui ont été faites, parce qu'il n'y a pas deux types de Français, il n'y en a qu'un. C'est-à-dire qu'on est égaux devant la République. Et que là où l'Etat français a fourni tel profil de financement, je ne vois pas pourquoi il ne le fournirait pas sur d'autres endroits et d'autres territoires. Donc, je ne veux pas le voir avec précision mais que des grandes lignes soient évoquées là-dessus.

Je pense que l'environnement, bien entendu, et c'est mon avant-dernier propos, l'environnement est manifestement le dossier ou du moins l'approche du dossier la plus difficile. On sent bien déjà à ce stade du débat qu'il y a des grandes lignes qui se dégagent. Troisième voie, position sur le fret et à terme un fret indépendant de la ligne voyageur. L'environnement c'est les Corbières et on ne l'échangera pas. Je pense que les choix optionnels de départ de préférer les Corbières aux étangs est un choix judicieux. On le comprend bien quand on connaît le territoire. C'était impossible de passer par les étangs. Et nécessairement il y aura un minimum de casse, évidemment. On est prêt à vous accompagner là-dessus.

Si certains voulaient trop polluer le débat parce qu'on a trop attendu, j'aurai pu dire un propos liminaire. Enfin il était urgent, il était temps qu'on fasse, qu'on engage finalement la machine sur ce TGV Perpignan – Montpellier. Et parce que j'ai évoqué la marchandise, j'ai évoqué la cohérence avec le transport combiné que nous sommes en train de réaliser actuellement. Je dois juste, mais ce n'est qu'un détail dans tout ça, ne pas oublier Port-Vendres. Port-Vendres qui est un port en pleine renaissance au regard des années 62. C'est la belle endormie qu'on est en train de réveiller actuellement. Et je le dis à la SNCF ou à RFF, je ne sais pas à qui peut aller ma recommandation, mais arrêtez d'oublier Port-Vendres, alors que le territoire ici mise fort sur Port-Vendres et y investit. Et quand je vois que ces dernières années je n'ai pas été suivi sur le branchement du port de Port-Vendres sur le réseau ferré, je profite d'un débat comme celui-ci pour dire à vous Messieurs de la SNCF et de RFF, arrêtez d'ignorer Port-Vendres. On sait que l'avenir sur le transport, est justement avec le train et avec les ports. Nous avons un port qui est en plein renouveau. Commencez à prévoir ce branchement. En rénovant le port, j'ai déjà fait le réseau ferré à l'intérieur du port à votre place. Ça a été financé par les citoyens du département. Donc de grâce, c'est un détail dans tout ce que

nous avons évoqué là, mais peut-être pas sur l'avenir de brancher Port-Vendres justement sur tout ce réseau et toute cette ligne. Merci.

Claude BERNET

Merci Monsieur le Président. Alors je sais qu'il y a des gens qui ont envie de poser des questions mais Monsieur Bourquin nous a donné une transition importante sur les financements puisqu'il a posé des questions qui dépassent notre système actuel et nous avons la chance d'avoir Claude Liebermann. Alors je rassure les gens qui ont des questions à poser, ils les poseront après. Je vous rappelle qu'en terme de temps, nous sommes bien, nous n'avons consommé jusqu'ici que disons les deux tiers et il nous reste encore un bon tiers de notre temps, donc on n'est pas dans la difficulté. Alors Claude Liebermann, je vous passe la parole.

Claude LIEBERMANN:

Je vais essayer d'être bref parce que j'ai vu qu'il y avait beaucoup de questions. Et quand on vient ici finalement on préfère parler, donner son avis c'est le rôle du débat plutôt que d'écouter des orateurs.

Je vais vous donner un témoignage sur comment ça se passe et comment ça marche pour les financements de ces lignes nouvelles, et comment ça se fait. Je suis un des spécialistes, il ne faut pas dire le spécialiste, mais un des spécialistes des financements puisque, dans les financements dont je m'occupe, mon rôle c'est d'être un médiateur entre l'Etat et les collectivités territoriales et l'administration pour arriver à boucler les financements d'un certain nombre de lignes à grande vitesse. Le TGV-Est en premier, la deuxième phase du TGV-Est qui, en ce moment occupe toute mon attention, le contournement de Nîmes et de Montpellier. Et puis le TGV Bretagne – Pays de Loire. Vous voyez ça en fait pas mal, il me manque Sud Europe – Atlantique. Je dois dire que vu le nombre de collectivités et les difficultés, je n'en suis pas mécontent. Alors comment on fait... Le financement évolue en ce moment et il a évolué. D'abord parce qu'il y a une multiplication des acteurs institutionnels de par la dualité SNCF – RFF, du fait qu'il y a des opérateurs qui vont se mettre sur le marché. Deuxièmement, il y a la perspective d'une mise en concurrence. Ensuite, il y a des nouvelles méthodes de financement et de construction. Les élus qui sont ici ont vu les partenariats publics privés, l'intervention du privé. Et enfin parce qu'il y a l'émergence des collectivités, leurs représentants se sont exprimés : régions mais aussi départements et agglomérations. Et le deuxième élément c'est qu'on a une accélération des programmes. C'est-à-dire qu'il y a actuellement un service d'un peu moins de 1 000 km de lignes à grande vitesse. On veut en faire 2 000 d'ici l'an 2020. Cela veut dire en fait un doublement du rythme par rapport à ce qu'on a connu. Ce qui est considérable et la ligne que vous avez ici est à l'évidence dans ces 2 000 km. Il y en a d'autres, on peut le voir. Vous avez la carte de ce qui est prévu globalement. Vous voyez qu'il y en a un peu partout, on va avoir enfin un réseau. On est un peu comme dans les années où on a fait du réseau autoroutier un réseau, alors qu'on était sur des radiales. C'est la même démarche qui est suivie pour les lignes à grande vitesse et c'est bien. Toutes les lignes ne sont pas mixtes, mais il y en a un certain nombre où se pose le problème de la mixité. Ce que vous avez dit tout à l'heure est très intéressant. Ensuite il y a une évolution des schémas de financement des lignes à grande vitesse. D'abord par une association étroite des collectivités territoriales dès les phases amont. Ça vous l'avez dit et je trouve que c'est très bien parce qu'un TGV est un élément de desserte, et cela commence bien sûr avec le débat public mais ça va se poursuivre de manière importante. Il y a aussi une augmentation de la contribution financière des acteurs locaux, on le verra tout à l'heure. Cela suppose qu'ils soient associés aux décisions, l'un ne va pas sans l'autre. On ne va pas demander de l'argent comme ça été fait d'ailleurs dans un certain nombre de cas antérieurement, et ensuite dire : on fait un projet parfait, pour vous, et à la fin on s'aperçoit que ça ne convient pas.

Et ensuite on a le recours à des modes de financement plus innovants qui peuvent permettre de multiplier les projets qu'on mène de front, parce qu'au fond, quand on prend un partenariat public –

privé, à la fin ça revient au même mais on paie un peu plus parce qu'on paie des frais financiers, des rémunérations d'entreprises privées. Mais par rapport au budget de l'Etat ou des collectivités d'ailleurs, ça permet d'en faire plus en même temps et de lisser le financement sur une longue période. Voilà si vous voulez pour le contexte. Je vais avoir deux parties rapides. D'abord les problématiques financières, « quand, comment » et ensuite les acteurs du financement d'une ligne à grande vitesse.

Les problématiques financières de la vie d'un projet « quand et comment » c'est le premier point. Le financement est compliqué, il tient compte des conditions d'amortissement. En réalité, il y a deux sources de financement. Je passe vite : il y a l'utilisateur d'un côté, les collectivités publiques de l'autre.. L'utilisateur se finance par l'intermédiaire des péages que paie la SNCF ou d'autres opérateurs à RFF. Les collectivités publiques c'est plus simple, c'est un financement soit en capital soit en loyer. Je mets l'accent sur la question, ça répond à la question qui a été posée tout à l'heure. J'ai mis des barres qui sont le débat public, vous voyez la barre bleue là, c'est le débat public. Et puis il y a l'enquête publique qui est la barre suivante. Il est clair qu'on ne peut pas financer un projet quand on ne sait pas ce qu'il est et combien il coûte. Et aux questions « est-ce que vous participeriez » qui peuvent être posées aujourd'hui à l'Etat, à l'Union Européenne, à tel ou tel département, aux agglomérations, on ne peut avoir que des réponses de principe général aujourd'hui, puisqu'on ne sait pas combien cela va coûter et encore moins la répartition entre les uns et les autres. Donc il faut au préalable décider et définir clairement le projet. Je dirais ce sont les suites du débat public qui vont faire cette étape. Ça c'est l'élément important.

Alors je reviens aux acteurs du financement : l'utilisateur d'un côté, les collectivités publiques de l'autre. Donc il y a deux sources. L'utilisateur qui achète son billet, dont une part va aller au financement du projet, à l'amortissement de financement du projet, et d'autre part, le contribuable bien sûr par les interventions publiques et cela à partir du coût du projet. D'un côté sur la gauche vous avez les péages, et puis vous avez ensuite sur la droite les subventions de l'Etat ou des collectivités. Il y a quelques principes de répartition. On commence par voir combien peuvent donner les usagers. La participation des usagers au coût du projet, représente une partie du prix du voyage qui est récupérée par le gestionnaire d'infrastructure et via des péages qui sont ensuite investis dans le projet. Le niveau de péage c'est le péage que paie la SNCF à RFF pour faire circuler un train. Le niveau du péage détermine donc la capacité des voyageurs et des opérateurs ferroviaires. Alors, c'est une négociation permanente entre l'Etat, RFF et les opérateurs aujourd'hui la SNCF seule, demain éventuellement plusieurs opérateurs. Et ce niveau du péage, il faut tenir compte de la charge constitutive de RFF, je crois qu'on ne le rappelle pas assez souvent, c'est qu'il était fait pour arrêter la spirale de l'endettement de la SNCF précédente qui faisait qu'on finançait les TGV sans rien demander à personne simplement, mais vous avez vu à la fin le niveau de l'endettement de la SNCF. La rédaction de l'article 4 du décret constitutif de RFF prévoit que RFF ne s'engage que sur ce qu'elle est capable de rembourser avec les péages qui seront payés.

Et les péages c'est quoi, c'est un nombre de trains globalement ou un nombre de voyageurs, on peut l'apprécier comme on veut, et ensuite c'est le prix du péage c'est-à-dire combien chaque voyageur dans chaque train paie à RFF. C'est ça qui fait la capacité contributive de RFF et une condition nécessaire pour lancer le projet. Je le dis à tous les élus chaque fois que je les rencontre, une condition nécessaire pour lancer le projet c'est que, ce que ne peut pas payer RFF ou d'autres contributeurs, il y a l'Union Européenne, il y a d'ailleurs des collectivités territoriales et même d'ailleurs certains Etats voisins, je donne des idées au représentant de l'Espagne. Sur le TGV Rhin-Rhône, les Suisses participent parce qu'il y a des liaisons Paris Bâle, Paris Zurich. Sur le TGV-Est, les luxembourgeois ont participé parce qu'on a des trains qui vont à Luxembourg. Donc, on ne limite pas les bonnes volontés aux collectivités territoriales françaises et enfin l'Etat.

Comment les acteurs interviennent ? Donc, quel niveau de participation d'utilisateur, c'est un problème compliqué parce que c'est quel prix du billet, l'utilisateur est prêt à payer en fonction du bénéfice que représente pour lui l'utilisation du TGV. Le TGV c'est de la rapidité et du confort globalement, une image. On s'aperçoit par des enquêtes et les enquêtes sont vraiment fondamentales dans ce domaine-là, que les usagers sont prêts à payer plus que ce qu'ils payaient traditionnellement. Combien ? C'est un vrai débat qu'on a souvent avec RFF et la SNCF et qui n'est pas du tout évident à

trancher. Certains projets ont marché alors qu'on n'y pensait pas. Sur le TGV Est par exemple on nous avait dit : les tarifs sont trop chers. En fait, on s'aperçoit à l'expérience qu'ils étaient bien calculés. Il y a une discussion avec les élus qui disaient : on a payé et en plus vous faites des prix exorbitants. Parfois, la SNCF a visé trop haut et à ce moment-là, il n'y avait pas beaucoup de monde dans les trains, les gens prenaient les lignes classiques surtout quand elles continuent à exister bien entendu. Donc, il faut être très prudent là-dessus. Le péage que paie la SNCF doit englober les dépenses de circulation des TGV, l'achat, l'amortissement et l'entretien. Et c'est un débat compliqué entre RFF et la SNCF et d'autres demain, car il faut tenir compte des prévisions d'utilisation. D'autres TGV, je crois que c'est le TGV Lille par exemple, ça a été une catastrophe lors de la mise en service. Le débat est compliqué et il ne faut pas le trancher par des prises de position trop dogmatiques ou trop catégoriques, il faut accepter la leçon des enquêtes et des comportements, ce qui est le point fondamental.

Maintenant, j'en reviens aux contributions publiques, donc qui sont le solde en principe. Si on veut boucler un projet, je dis toujours à mes interlocuteurs : « il faut qu'on arrive à financer la totalité du coût. Sinon le projet n'est pas bouclé, on ne peut pas l'entreprendre ». Et quand on demande : quand un projet sera entrepris ? Eh bien, il sera entrepris en général quand son financement sera bouclé. C'est comme ça que ça se passe concrètement comme quand un particulier achète une voiture ou une maison. Il faut qu'il boucle le financement avant de commencer à bénéficier du produit. Alors, pourquoi faire participer les collectivités ? D'abord ce qu'il faut reconnaître, c'est qu'au début, il n'y a pas eu de participation des collectivités pour les premières lignes LGV. C'est-à-dire la LGV Atlantique, la LGV Nord et y compris évidemment la LGV MED jusqu'à Nîmes. Ce qui pose des problèmes pour le contournement de Nîmes et de Montpellier qui étaient dans la première version de la LGV sans participation, et qui est fait avec une participation. Ça a été un de nos grands sujets de débat avec ceux qui ont participé. La première ligne à laquelle les collectivités ont participé, c'est la LGV Est européenne. C'est Jean Claude Gayssot qui a réussi pour accélérer, pour faire sortir ce projet, et c'était une tâche très difficile pour mettre les collectivités autour de la table. La convention date de 2000 et la ligne a été inaugurée en juin 2007.

Donc, il y a maintenant une participation des collectivités et les raisons sont multiples. D'abord, elles bénéficient de l'effet TGV, elles sont d'ailleurs demandeurs et cela a été dit clairement entre vous. D'autre part, les collectivités sont motrices sur ces projets et il est important de les associer le plus rapidement possible à la fois pour le tracé, c'est le B à BA, mais surtout pour l'organisation économique liée à des TGV. Un TGV c'est comme une autoroute, c'est une chance mais ce n'est pas une rente. C'est-à-dire, ce n'est pas parce qu'un TGV va arriver, que l'on a des gares, que ça va marcher et qu'on aura du développement. Il y a du développement si les collectivités prennent en main intelligemment ce développement. Ce sont des choses qui sont banales quand on a l'expérience d'un certain nombre de TGV dans la France entière, c'est clair que c'est comme ça que ça se passe. Troisièmement, le portefeuille, le budget de l'Etat n'est pas extensible, j'ajoute que celui des collectivités non plus. Mon rôle est de dire que le budget de l'Etat n'est pas extensible et si on veut faire tous ces TGV, c'est clair que l'Etat ne pourra pas les faire tout seul. Je dis souvent à mes interlocuteurs que le refus de participer, peut être un facteur de retard sinon d'empêchement. Et il y a actuellement une certaine concurrence, au bon sens du terme, au niveau de la France entière entre les lignes qu'on lancera les premières. C'est le cas entre le TGV Bretagne et Pays de Loire, le contournement de Nîmes et de Montpellier et le TGV Est. Les Présidents de région, souhaitent que leur TGV parte le premier car il y a des emplois durant la durée du chantier. On a calculé que la deuxième phase du TGV Est ça représentait pendant 5 ans 6 500 équivalents emplois. C'est-à-dire que ça repousse de 5 ans la disparition des régiments qui représentent à peu près 8 000 emplois. Ce n'est pas net, mais ça donne 5 ans aux collectivités pour se reconvertir, même si ce n'est pas les mêmes emplois bien entendu. Il ne faut pas faire des choses simplistes mais il n'empêche que ce n'est pas négligeable en termes de soutien d'activités économiques.

Les collectivités participent dès la phase des études, vous êtes plus experts que moi puisque les collectivités ont participé aux études, à la préparation du débat public et c'est très important de les associer, comme je l'ai dit tout à l'heure le plus en amont possible. Et cela permet de faire émerger un consensus ou au moins de voir les difficultés qu'il faudra trancher. Il y a toujours une part de risque, une part de désaccord dans un projet comme ça, soit sur le fond, soit sur le mode, soit sur le

tracé. Par contre, ce qu'il faut c'est dégager les hommes de consensus et le débat public sur cet aspect est tout à fait positif.

La phase réalisation

Le premier plan de financement est celui qu'avait établi Jean Claude Gayssot pour la LGV Est., Dans la première phase du TGV Est, l'Europe va finir à 5,5. On peut toujours trouver que l'Europe ne donne pas assez. Vous avez raison. Moi, je le dis en permanence et je suis en train d'essayer de chercher de l'argent pour le TGV Est pour qu'il donne plus au titre du plan de relance. Le problème de l'Europe, c'est la limite de son budget voté en dépenses, mais aussi en recettes par les gouvernements qui ont toujours eu une volonté très forte de limiter le budget européen. Et quand le budget est réparti, et qu'en plus, les gouvernements saupoudrent, c'est-à-dire que les gouvernements ont tendance à vouloir faire plaisir un peu à tout le monde, donc on divise sur plusieurs opérations

Donc, pour le premier plan de financement, vous le voyez, les collectivités étaient à 23 %, l'Etat à plus de 30 %. Il y a maintenant une majoration progressive de la part des collectivités avec la recherche de règles. On y était presque avec le TGV Rhin Rhône puisque vous aviez 32,5 l'Etat et vous avez 28,2 plus 2,9 en fait, ça fait 31,2 pour les collectivités. C'est-à-dire que les taux qui sont pratiqués sur les TGV en cours de réalisation, sont 50-50 entre l'Etat et les collectivités. C'est le cas pour le Bretagne - Pays de Loire et pour le Sud Europe Atlantique. Sud Europe Atlantique a encore des difficultés avec un certain nombre de collectivités, je crois qu'ils sont 62, et il y a toujours quelques difficultés avec des demandes de contreparties. Par exemple, il y a un Président de région qui veut bien payer la deuxième phase de TGV Est, ça lui coûte une trentaine de millions d'euros mais il demande des contreparties qui représentent 150 millions d'euros à peu près. Il y a donc beaucoup de discussions, de négociations.

Le cas du contournement de Nîmes et de Montpellier est mieux traité parce que il y a une dimension fret. Au départ il n'y avait qu'une dimension passager, c'était 50-50 sur la part non couverte par RFF bien entendu, et les fonds européens. Pour le fret, on cherche à faire du 80-20. 80 pour l'Etat, 20 % pour les collectivités. Alors voilà les règles appliquée comme base aujourd'hui. Sur le fond, sur les principes, on n'échappera pas à ce type de règles. On cherche à être très objectif, très cohérent. Alors après il peut y avoir des cas différents quand c'est une suite d'opérations. C'est le cas pour la deuxième phase de la LGV-Est. C'est clair qu'on ne peut pas demander aux gens de Reims, aux collectivités de Reims qui sont quasiment complètement servies par la première phase, de financer avec des règles comme cela, la deuxième phase, surtout qu'ils sont partis sur la première phase avec les taux qui étaient ceux du premier TGV. Donc là, j'ai inventé un système qui consiste à dire : ceux qui ne sont pas en bout de ligne, c'est-à-dire l'Île-de-France et hors l'Île-de-France et l'Alsace, on leur applique les mêmes taux que ceux de la première phase, c'est une suite d'opérations. Et ceux qui sont en bout de ligne, on leur fait ces taux-là majorés de 30 %, on a fixé 30, on aurait pu mettre 25, ça se discute mais on a fixé. Et avec cela j'essaie de faire en sorte que, pour ne pas déséquilibrer les autres TGV, j'arrive à un montage qui soit à peu près celui-là.

Donc en conclusion provisoire, le préalable c'est de savoir ce qu'on veut faire. Et ensuite une fois les financements définis, il y a deux modes de réalisation possibles, soit une maîtrise d'ouvrage directe de RFF, soit des contrats de partenariat qui peuvent aller jusqu'à la concession. Le second est moins cher en réalisation mais plus cher en frais financiers, le premier dépend des capacités de RFF, de conduire les projets qui ne sont pas extensibles à l'infini, c'est-à-dire que si on en fait beaucoup à la fois, on sera obligé de faire des files d'attente, et si on veut faire plusieurs projets à la fois, il faut à l'évidence avoir recours à plusieurs modes de financement et de réalisation. Voilà, j'espère que je n'ai pas été trop long.

Claude BERNET

En tout cas tu as tout dit. Alors Monsieur Nadal souhaitait peut-être dire un mot

Manel NADAL I FARRERAS

On a évoqué la possibilité avec l'Espagne de financer la réalisation de ce train, je veux dire que cela est de la science fiction, on ne peut pas contribuer. La contribution espagnole, je crois que c'est le train qui passe, qui paiera pour passer sur des lignes françaises. Je crois que on peut travailler ensemble pour demander à l'Union Européenne, à la Commission Européenne, de reconnaître le caractère transfrontalier à ce tronçon Perpignan Montpellier, et ainsi de porter la contribution à 20 %.

Claude BERNET

Bien, alors est-ce que Monsieur Persuy, Directeur financier de RFF souhaite ajouter quelque chose ? S'il vous plait.

Patrick PERSUY

Peut-être rapidement parce que je crois que Claude LIEBERMANN a bien tracé le décor. Simplement, je pense que dans les propos de Claude LIEBERMANN vous avez bien tous perçu que RFF finançait un investissement important, puisque quel que soit le scénario, on est entre 4 et 6 milliards d'euros. RFF finance cet investissement, grosso modo en escomptant, en avançant les recettes futures sur toute la durée de vie du projet. Alors, les recettes futures moins les coûts, donc les recettes nettes, et ces recettes comme Claude LIEBERMANN l'a dit, dépendent essentiellement du prix et du nombre de trains, pas du nombre de voyageurs. J'insisterai simplement sur les points en complément de ce que Claude LIEBERMANN a dit, qui peuvent être des sujets de réflexion entre RFF et les pouvoirs publics et vous-mêmes.

Le premier point c'est qu'on peut toujours faire tourner des modèles pour savoir combien le voyageur est prêt à payer et à partir d'une estimation de l'élasticité du voyage par rapport au prix, on peut définir combien de voyageurs. Mais on voit bien que derrière ces modèles que l'on peut faire tourner et que nous rapprochons, il y a bien aussi une question de choix des pouvoirs publics. C'est-à-dire, jusqu'à quel point va-t-on faire payer un investissement par le client, qu'il soit fret ou qu'il soit voyageur, et jusqu'à quel point va-t-on faire payer l'investissement par les contribuables. C'est un premier élément de réflexion, que l'on va s'approprier peu à peu, pour définir quelle est la meilleure clé de financement entre le client et tout ce qui nous reviendra par la suite de la part des clients par le biais des péages.

Le deuxième point sur lequel je voulais insister, c'est que par rapport aux premiers travaux sur les financements, on a progressé dans les risques et le partage des risques. Grosso modo ce n'est pas facile d'évaluer quelles seront les recettes sur une durée de 50 ans. Il y a des incertitudes, et plus effectivement RFF prend l'ensemble des risques à sa charge, et moins RFF est en mesure de financer l'investissement de départ. Il y a peut-être des risques qu'on peut partager avec un certain nombre de contributeurs publics. On parlait tout à l'heure du développement régional. L'investissement permet le développement régional mais ce n'est pas mécanique et ce sont le Conseil régional, le Conseil général, les collectivités qui peuvent pousser pour le favoriser ce développement. Pourquoi ne pas prendre le risque ensemble. Il y a des incertitudes sur les recettes, qui peuvent varier car elles dépendent notamment de la croissance, et puis du dynamisme régional, etc., donc pourquoi ne pas partager. Cela permettrait à RFF, d'augmenter sa participation initiale en ne prenant pas tous les risques à sa charge. Je pense que c'est à peu près tout, peut-être un petit point mais Claude LIEBERMANN a parlé des PPP, cela ne change pas l'économie du projet tel qu'on l'a exprimé. Simplement il y a un partage de risques qui peut être différent.

Claude BERNET

Merci beaucoup. Je sais qu'un certain nombre de gens s'énervent un peu, mais simplement, moi je voulais dire une chose, c'est que quand on aura fini notre beau débat public, qu'on aura réfléchi aux options, etc., comme s'il n'y avait pas de coût, viendra le moment de la vérité. Et le moment de la vérité, Claude LIEBERMANN vous a dit : on ne commence pas un projet tant qu'on ne l'a pas bouclé

financièrement. Monsieur Bourquin souhaitait peut-être dire un mot, mais allez vite parce que vous prenez des risques.

Christian BOURQUIN

Non je ne prends aucun risque, parce que ceux qui contestent au fond ont tort, on est au cœur du sujet. Et oui, la qualité des travaux dépendra des financements, dépendra de tout cela, et vous avez tort en tant que citoyens de vouloir passer rapidement là-dessus. Cela fait 20 ans qu'on attend le TGV, on peut passer 5 minutes de plus à discuter financement. Et si j'ai ces 5 minutes pour en parler, je dirais deux choses, c'est d'abord à RFF, parce qu'on est tous des citoyens contributeurs d'abord. C'est que lorsque vous dites partager les risques, moi, le dernier dossier que j'ai avec vous, et j'en parlais ici avec le Président de la CCI, et le Maire de Perpignan, le dernier risque qu'on a pris avec vous, c'est de faire le chantier combiné, où vous avez financé 10 % d'un chantier qui aujourd'hui va vous appartenir. Et donc quelque part excusez-moi, mais vous avez tenté de nous faire pleurer Monsieur LIEBERMANN, moi je vais vous faire pleurer à l'envers, mais à un moment donné, oui, je défends mes concitoyens sur l'impôt, et à un moment donné, il faudra y voir clair parce que vous ne pouvez pas venir dire aux concitoyens de mon département qui m'ont élu Président du Conseil général, qu'il faut partager le risque alors que sur le chantier jusqu'à présent, vous n'avez participé qu'à 10 % d'un investissement dont vous êtes le propriétaire maintenant.

Deuxième élément : si on suit les financements qui ont été proposés là, cela représente deux années du budget du Conseil général consacré totalement à financer le TGV. Pendant deux ans, on ne fait plus rien, on paie juste les faux-frais du fonctionnement du Conseil général. Intégrez-le, parce que cela aura des conséquences, cela doit être à peu près pareil pour l'agglomération, c'est à peu près pareil pour les autres collectivités, donc ce n'est pas neutre, et vous n'avez pas le droit de dire qu'il faut y passer si rapidement que ça. Cela mérite d'être dit tout cela.

Claude LIEBERMANN

Je voudrais rajouter deux choses que j'ai oubliées. La première c'est que sachant qu'il allait y avoir ce projet, je me suis interdit dans les négociations financières sur le contournement de Nîmes et de Montpellier de demander de l'argent aux collectivités de Perpignan et autour alors qu'elles vont bénéficier de ce contournement. C'est l'inverse de la démarche TGV Est pour lequel les alsaciens ont tous payé pour la première phase même ceux qui n'avaient pas le TGV chez eux.

Deuxième chose, on a le problème spécifique du fret qui nous a d'ailleurs vraiment posé des problèmes sur Nîmes Montpellier et j'espère que si vous choisissez de faire une ligne mixte, j'espère que ce problème-là sera réglé d'ici là. Les sillons fret sont sous-tarifés en France au niveau du péage. La conséquence c'est que RFF, perd de l'argent quand il a un sillon fret.

Sur le dossier de Nîmes Montpellier, lors des premières études avec les services financiers de RFF, Monsieur Persuy s'en souvient, on m'a dit que le projet coûtait 1,4 milliards à l'époque, et qu'il fallait donner 300 millions d'euros de plus en vertu de l'article 4, parce que les trains de fret qui circulent sur cette ligne faisaient perdre de l'argent chaque fois qu'ils passaient. Il m'a paru impossible d'expliquer ça à des élus locaux. J'ai donc fixé artificiellement la participation de RFF pour le contournement de Nîmes Montpellier à 10 %.

Je voulais dire cela parce que c'est important car il faut bien faire les comptes à la fin.

Claude BERNET

Voilà alors, il y a une dame au micro numéro 2 qui demande la parole depuis longtemps.

Clotilde RIPOUILLE

Oui, je suis Clotilde Ripouille, conseillère municipale à Perpignan. Je prendrais trois minutes, pas plus et c'est bien j'ai un chronomètre. Juste une inquiétude parce que j'ai entendu les présidents du Conseil Général et le président de l'agglomération de Perpignan exprimer leur volonté du projet numéro 3. Moi ce que j'aimerais c'est que surtout ils s'engagent sur ce financement, parce que si j'ai bien compris nous sommes déjà en retard, nous avons un projet de TGV qui va se réaliser en l'espace de 11 ans, contrairement à celui du TGV Est qui se réalise en l'espace de 7 ans Si j'ai bien suivi votre raisonnement Monsieur, un des éléments qui peut bloquer c'est l'apport des collectivités territoriales dans notre département et dans notre région. C'est vrai que de leur part, on peut s'attendre à des engagements et des belles paroles sur un projet qui serait le plus cher mais qui n'est peut-être pas celui que nous avons les moyens de financer. Et à ce sujet j'ai une autre inquiétude, c'est que si j'ai bien suivi votre raisonnement, vous avez un projet qui est aussi financé par des usagers. Or les usagers du TGV dans notre département, du TER, de l'ensemble des lignes, ce ne sont pas forcément des usagers qui sont capables de payer plus cher pour cette infrastructure. Et malgré tout, cette infrastructure, est absolument nécessaire pour le développement économique de notre région et pour son développement durable puisque nous l'avons vu au cours du Grenelle de l'environnement, ça paraît incontournable, c'est une évidence. Donc avant de parler, d'étendre la surface foncière pour faire 3 lignes, peut-être qu'il serait nécessaire de la réaliser, la réaliser de façon, certes ambitieuse mais qui soit supportable financièrement pour notre région. Et c'est vrai qu'aujourd'hui, compte tenu du contexte actuel, quand on voit qu'on est en dehors des grands projets de développement nationaux, puisque à ma connaissance, ce tracé de TGV ne fait pas partie des projets qui ont été récemment votés par le gouvernement, Monsieur, compte tenu des projets qui ont été présentés nationalement. Ce n'est pas un projet prioritaire. Donc mon inquiétude est la suivante : est-ce que les collectivités s'engagent de façon réelle pour qu'il n'y ait pas de blocage au niveau du financement final ? Et qu'en est-il du rapport entre le financement provenant de l'utilisateur et les financements provenant de l'Etat et des collectivités territoriales ? Merci.

Claude BERNET

Bien merci beaucoup. Je rappelle tout de même que le projet de Montpellier Perpignan ou Perpignan Montpellier, comme vous voulez, se trouve dans la loi faisant suite au Grenelle de l'environnement qui a été votée à l'unanimité par l'Assemblée nationale et par le Sénat et qui est actuellement en dernière navette. Donc ce n'est pas un projet qui effectivement est laissé de côté par le gouvernement et par le parlement bien sûr. Il y a une grande file au micro 3.

Mr FORGOT

Bonsoir Messieurs, Dames. Monsieur Forgot, j'habite à Perpignan. Je vois que le chrono décompte pour moi et par contre, quand c'était les autres interlocuteurs, il ne marchait pas apparemment.

Claude BERNET

Il marche pour tout le monde Monsieur.

Mr FAUROT

Oui, enfin bref. J'ai trois minutes, j'ai compris. Monsieur LIEBERMANN tout à l'heure a fait une remarque qui est intéressante. Il a dit : pour le TGV, nous sommes à peu près à l'époque des autoroutes. Donc pour les autoroutes on n'a pas été gâté, on a été les derniers servis et pour les TGV c'est pareil, on est encore les derniers servis. Bon c'est comme ça, c'est la politique. A part ça, LGV ça veut dire Ligne à Grande Vitesse. Alors je ne pense pas qu'un train de fret, ce soit un train à grande vitesse. 120 km à l'heure, ce n'est pas terrible comme vitesse comparés aux 320 du TGV. Alors vous avez parlé tout à l'heure de faire des voies d'évitement pour que le train ne s'arrête pas. Est-ce que vous avez calculé un TGV à 320 ? En temps normal deux TGV qui se suivent, il leur faut minimum 3 minutes de sécurité entre les deux TGV. 3 minutes ça fait dans 10 km environ, grosso modo. Donc il

faudra que votre train, il soit garé 10 km avant que le TGV arrive. Si vous ne voulez pas qu'il s'arrête, il lui faudra combien de temps. La voie d'évitement, il faudra qu'elle fasse quelle longueur pour ne pas qu'il s'arrête, pour ne pas perdre du temps comme vous dites tout à l'heure. Donc vous voyez que la voie d'évitement en définitif, elle va faire Perpignan Narbonne, grosso modo. Alors dites de suite que vous voulez faire une troisième voie. La troisième voie, ça coûterait moins cher de la faire peut-être sur la voie classique. En faisant une troisième voie en IPCS, pour les gens qui ne savent pas ce sont des trains qui peuvent circuler dans les deux sens sur la voie. Ça faciliterait le trafic et dans le sens pair et dans le sens impair. Donc pour moi, la ligne à grande vitesse doit être réservée aux trains à grande vitesse, qui dit train à grande vitesse dit TGV. Le fret, peut rouler à 120 et d'ailleurs je ne comprends pas, c'est un train de marchandises normal. On parle de l'autoroute ferroviaire. Je pense que l'autoroute ferroviaire, monte à Luxembourg et si elle y monte à 120, elle doit mettre un certain temps, alors que toutes nos lignes sont équipées à 160. Les trains de messagerie, il y a 20 ans qu'ils roulent déjà à 140 et 160 km à l'heure, je ne vois pas pourquoi à l'heure actuelle, on va faire circuler des trains de fret à 120 km sur une ligne à grande vitesse. Pour moi c'est une aberration. Ensuite pour les gares en dehors de l'agglomération. Combien de trains TGV il y aura entre Montpellier et Barcelone ? Les trains TGV Paris Barcelone ne s'arrêteront pas à Perpignan les 3 quarts du temps, ils seront directs de Montpellier à Barcelone. Les TGV qui font Paris Perpignan. J'ai le micro qui a été coupé là ? Comme je vois les 3 minutes je m'inquiète.

Claude BERNET

Non, je vous ai dit que je ne coupais pas les micros.

Mr FAUROT

Merci Monsieur. Donc je disais que les TGV Paris Perpignan s'arrêteront à Perpignan, seront terminus à Perpignan. Alors je ne vois pas pourquoi on ferait une gare hors de Perpignan pour s'arrêter à Perpignan, autant qu'ils viennent en centre ville. C'est tout ce que j'avais à dire pour les gares de la ligne nouvelle.

Claude BERNET

Merci beaucoup. Eh bien vous avez tenu dans les 3 minutes. Alors il y a le micro 4 qui demande la parole depuis un moment.

Louis-Jean ARTIS

Bonjour Monsieur le Président. A la page 99 du fascicule, on observe les tableaux sur les TRI, sur les taux de rentabilité interne. On s'aperçoit que la solution qui a la meilleure rentabilité interne incontestablement et on comprend pourquoi, vu l'éclairage apporté sur les redevances des sillons frets, c'est la solution n°1, c'est-à-dire la grande vitesse pure. Alors c'est intéressant aussi pour une autre raison, c'est qu'un taux de rentabilité élevé facilitera la tâche à Monsieur LIEBERMANN pour trouver des partenaires pour un PPP par exemple. Bon ça, c'était une première chose.

LIEBERMANN

Ce n'est pas moi. Moi je suis avec les collectivités. C'est RFF qui s'occupe des PPP.

Louis-Jean ARTIS

D'accord. Mais on trouvera plus facilement des financiers, des capitaux s'il y a un bon taux de rentabilité. Ça me paraît évident. Ce que je voulais dire, et là vous voyez où je veux en venir, c'est que la solution sur le plan technique aussi ce n'est pas de la mixité, c'est une solution à grande

vitesse pure. Je pense qu'on est en train de mélanger les chèvres, les choux et tout. On est en train de mélanger des trains qui en théorie roulent à 120 km/h. Les Modalohr, c'est-à-dire les trains de ferroutage, ne dépassent pas 100 km/h de vitesse plafond. On va donc accroître encore les difficultés pour les rendre mixtes, pour les faire circuler sur la ligne à grande vitesse. Ce sera encore compliqué par le désir d'avoir des trains de ferroutage toute la journée avec un cadencement au quart d'heure comme on a parlé sur certains documents. Il faudrait quand même expliquer comment on arrivera à injecter des trains de ferroutage tous les quart d'heures et puis des TGV sur la même ligne. Alors, je crois que là on arrive à une question qui a été évoquée au fil de la soirée, c'est le fret. Pour le fret, on a des ambitions de 3 millions de tonnes. Mais on n'a parlé à aucun moment de l'aspect commercial des choses, parce que le fret devra venir sur le chemin de fer, il ne suffira pas de lui mettre des sillons devant. Personne ne parle de cela et je pense que c'est le point principal. Le fret est aujourd'hui en décroissance permanente depuis 15 ans, transporter 3 millions supplémentaires, c'est très ambitieux. Si on veut prendre tout le trafic d'Espagne, du Maghreb etc. 3 millions de tonnes, c'est complètement ridicule. Et à terme, il faudra prévoir une troisième ligne. Alors plutôt que de payer des surcoûts pour faire une ligne mixte avec des emprises au sol bien plus considérables puisque le profil en long est automatiquement adouci, il vaudrait peut-être mieux faire une ligne à grande vitesse pure et prévoir par contre des réserves foncières car il y a une économie sérieuse entre la solution A et la solution B. Plutôt que d'investir bêtement ces sommes pour faire une ligne mixte, il vaudrait mieux garder cet argent pour prévoir des réserves foncières en espérant que le fret vienne un jour sur le chemin de fer ou que le chemin de fer attire le fret. Je crois que c'est la solution finale, merci.

Claude BERNET

Merci beaucoup, vous avez posé des questions techniques on va peut-être demander à RFF d'en dire un mot.

Edouard PARANT

Je vais revenir sur la première intervention de l'habitant de Perpignan au sujet de l'autoroute ferroviaire, vous nous avez dit : elle ne doit pas rouler à 120 elle doit rouler à 140 et puis Jean-Louis Artis vous a dit : ah non elle ne roule pas à 120, elle roule à 100. Donc, on voit déjà que les avis sont partagés. Dans la réalité, cette autoroute ferroviaire, elle roule à 120 km/h, c'est sa vitesse commerciale et pour les gens qui connaissent le ferroviaire, le sillon est tracé à 120 km/h. Gardez ça en tête. Vous nous avez dit toujours pour le premier intervenant : pourquoi ne pas faire une troisième voie sur la ligne classique ? C'est effectivement une possibilité puisque on a bien vu que la ligne classique sera très chargée et donc si on veut mettre tout le fret sur la ligne classique et que ça continue à se développer, après 2020 on sera confronté à des points de saturation. Je voudrais juste vous rappeler quelque chose d'assez évident pour vous qui habitez au sud de Narbonne, c'est que la ligne classique entre Narbonne et Perpignan, traverse des étangs qui sont magnifiques. Simplement le jour où on voudra aller rajouter une voie au milieu de ces étangs, je pense que personne ne nous suivra pour aller réaliser une troisième voie entre Narbonne et Perpignan. C'est pourquoi aucun des scénarios ne passe sur le lit d'eau à Sète, aucun des scénarios d'aménagement de ligne classique ne prévoit d'aménagement entre Narbonne et Perpignan. Mais s'il y a véritablement une volonté politique, un consensus au niveau des associations environnementales et que l'Etat nous autorise à travers ces zones Natura 2000 dont l'intérêt écologique est mondial, techniquement on saura faire, nos anciens l'ont fait, c'est l'endroit le plus plat. C'est certainement le meilleur endroit où passer, simplement, on n'est pas tout seul. Donc, voilà pour la troisième voie sur la ligne classique enfin c'est surtout problématique au sud de Narbonne.

Concernant la rentabilité socio-économique, effectivement si c'est le seul critère qui devait préjuger, on ne construirait que des LGV. J'ajoute juste une précision, il ne s'agit pas de la rentabilité financière. On prend en compte l'ensemble des coûts que l'on compare aux avantages apportés à l'ensemble de la collectivité. On ne construirait alors que des TGV, mais on voit malgré tout les limites de cette démarche-là, car c'est le modèle qui a été retenu jusqu'en 95. C'est 20 milliards de

dette transférée à RFF. Aujourd'hui pour RFF, un de ces premiers pas c'est de rembourser la dette de la construction de notre réseau à grande vitesse. Le ferroviaire nécessite des investissements importants que ce soit de la LGV ou que ce soit de la ligne mixte. RFF assume aujourd'hui ces investissements importants qui ont été faits par le passé mais veut bien réfléchir aux suivants parce justement ils ne vont pas aggraver cette dette.

Concernant le fait que la mixité ne marche pas, c'est un débat qui revient de manière récurrente. Jusqu'à 220 km/h le problème est résolu, ça existe déjà. La question se pose à partir de 300 à 320 km/h, il faut 3 minutes entre les trains et donc il faut 10 km pour que deux TGV se suivent. En fait le raisonnement est faux, puisque le train garé, c'est le train de fret. Et le train de fret lui roule à 120. Donc, en 3 minutes, la distance qu'il parcourt est plus faible. Le TGV qui roule à 320 effectivement, va faire trois fois plus de kilomètres. Donc ce n'est pas 10 km qu'il faut pour la voie d'évitement, c'est la distance qu'il faut aux trains de fret pour parcourir le temps nécessaire au TGV pour le doubler, voilà. Malgré tout et on ne vous cache rien, un scénario mixte est un scénario, je vous l'ai dit au cours du déroulé de la présentation, qui nécessitera pas moins de la moitié du parcours avec des voies d'évitement. Donc, c'est un scénario effectivement ambitieux, voilà mais c'est le gage pour que ça marche. C'est très important d'avoir ça en tête. Si on vous avait présenté un scénario avec seulement des garages passifs, où le train s'arrête, on aurait des doutes sur son exploitation, mais là on a véritablement des sections longues de voies d'évitement et le train de fret ne s'arrête pas, il continue de rouler. Là aussi c'est un gage d'efficacité du scénario.

A la question de savoir est-ce qu'on aura du fret sur la ligne ou pas, il y a des prévisions. Nous, notre objectif ce n'est pas que le fret continue de dégringoler. Il y a plusieurs critères qu'il faut souhaiter et on croit au développement du fret. J'aurais tendance à dire, on y reviendra lors de la réunion à Sète que nos prévisions sont plutôt, prudentes par rapport à ce qu'on a pu voir au travers du VRAL, au travers de ce que peuvent estimer les trafics au port de Barcelone ou en Catalogne. On est resté prudent et on aura l'occasion de le développer et de vous montrer en quoi globalement ces hypothèses sont réalistes. Dernièrement, j'espère qu'on n'investira pas bêtement, c'est tout l'objet du débat public et notamment ce soir de pouvoir réfléchir à ce que vous voulez vraiment sur ce scénario parce que comme cela a été rappelé il faudra le financer. Et ce n'est pas parce que c'est le plus rentable et qui coûte le moins cher que le c'est le scénario qui sortira, c'est une réponse aux attentes d'une personne qui irait acheter un truc dont elle ne veut pas. Donc pour pouvoir se mettre tous autour de la table et trouver des contributeurs, il faut trouver le maximum de personnes qui acceptent de payer un projet. Effectivement ce n'est pas un consensus, mais en tout cas il faudra trouver comme vous l'avez rappelé tout à l'heure différents consensus pour faire en sorte que ce projet émerge. Et généralement les projets ne sortent pas, non pas parce que les études ne sont pas prêtes, mais parce qu'on ne trouve pas de gens pour les financer. Donc le vrai accélérateur sur le projet, c'est faire un projet partagé.

Concernant le dernier point, je suis désolé mais il faut préciser. Faire des réserves foncières en se disant plus tard je ferais les voies de fret à côté. Si vous faites un scénario pour faire rouler d'abord les TGV, alors il n'y a aucune raison que vous fassiez des pentes pour les trains de fret, parce que peut-être pendant 20 ou 25 ans, il n'y aura que des TGV. Donc on ne va pas payer un surcoût dès le départ pour faire des pentes alors que les trains qui circuleront ne seront que des TGV. Dans ce cas au départ, on construit une ligne que pour des TGV avec des pentes à 35 %.

Je rajoute, parce que j'ai prévu mes emprises foncières, des voies de fret. Sur cette ligne, il n'y aura que du fret, donc le train roulera avec des pentes faibles, à 12,5 %. Qu'est-ce qu'on va voir dans le paysage ? Un TGV qui va épouser les reliefs, les vallées, qui va monter les côtes et descend bien les collines. Et puis à côté, 10 m à côté, un train de fret qui passera dans un tunnel, un viaduc, un tunnel, un viaduc. Et donc vous aurez deux lignes l'une à côté de l'autre et se sera totalement incohérent, pour le coût. Les Corbières seront défigurées parce que vous aurez une ligne fret qui ne sera pas du tout au même niveau que la ligne TGV. Donc ce scénario ne marche que si vous acceptez dès la construction de la ligne TGV de faire avec des pentes fret. Mais cela veut dire que dès le départ vous êtes obligé de mettre de l'argent pour la rendre accessible.

Claude BERNET

Merci, alors au micro 3 là.

Myriam Subiros

Merci, bonsoir, Myriam Subiros, je suis la Présidente de la CGPME, la Confédération Générale des Petites et Moyennes Entreprises et nous ont rejoint à cette réunion notre Président régional et aussi Monsieur Vasoltz, Secrétaire général de la PIMEC qui sont nos homologues Catalans du sud, pour vous montrer l'intérêt que nous portons à ce projet. Et nous avons d'ailleurs fait une lettre en commun il y a quelques jours à Monsieur Borloo suite à l'intervention du Président de la République, qui n'avait pas dans les listes des chantiers prioritaires évoqué ce projet. Donc nous nous sommes inquiétés et nous avons demandé si cette date 2020 ne pouvait pas être réduite. Et surtout ce que nous voudrions savoir c'est dans quelle mesure les entreprises locales qui sont des petites et moyennes entreprises pourront accéder aux marchés qui vont être mis en place. Est-ce qu'on peut leur faciliter les choses ? Merci.

Claude BERNET

Merci Madame, Monsieur Liebermann.

Claude Liebermann

Juste un mot, il ne faut pas faire rêver, je veux dire les chantiers prioritaires étaient des chantiers qui devaient commencer cette année et même le TGV Est, tout est fait, les études sont faites, on est prêt, on n'a pas tout à fait bouclé le financement mais pratiquement, on ne peut commencer qu'à la mi-2010. Autant il faut accélérer le sens de ce projet, ce que vous faites ensemble, autant on ne peut pas espérer que ce projet commence demain matin. Ce n'est pas raisonnable, il faut faire une enquête publique et si on la faisait maintenant, vous verriez se lever tous les gens où que vous passiez. Et c'est normal parce que chacun défend son intérêt. C'est la démocratie et puis, c'est le système de droit. Donc vous verrez tous les délais. Ce qu'il faut c'est raccourcir ces délais au maximum mais il ne faut pas dire, ce n'est pas un projet prioritaire parce qu'il n'est pas dans ceux qui peuvent commencer l'année prochaine. Je crois que ce ne serait pas raisonnable. Je crois dans ce projet, c'est la première chose que j'ai dite d'ailleurs au Président Frêche. Moi je viens pour faire deux projets, le contournement de Nîmes Montpellier et le maillon manquant de Montpellier Perpignan. Il faut faire la totalité, sinon cela n'a pas de sens. Et il faut le faire le plus vite possible, mais il ne se fera pas l'année prochaine.

Claude BERNET

Voilà, la conséquence qu'on puisse tirer de ce que vient de dire Claude Liebermann, c'est que, et cela est vrai pour nous tous, et dans tous nos projets, dans toutes nos activités, c'est qu'il faut anticiper. Au fond il y a, à partir de la décision 5 ans d'études et procédures et 5 ans de travaux sur le terrain. Il faut se fixer les idées là-dessus. Et les 5 ans de travaux, sont évidemment incompressibles, puisque c'est matériel mais les 5 ans d'études et procédures, cela a l'air compressible comme cela mais ce qui n'est pas possible dans notre état de droit actuel.

Claude Liebermann

Et puis réfléchissez juste à ce point, on n'a jamais vu de projet qui aille plus vite que ce qui a été prévu. C'est toujours l'inverse.

Claude BERNET

On a vraiment décidé de « vous mettre le moral dans les chaussettes ». Bon alors, Monsieur au micro 3.

Intervenant

Je confirme ce que vient de dire Monsieur, puisque je suis un ancien de l'EADS auprès de Lagardère, il a fallu 15 ans pour faire l'EADS, donc nous avons du temps je crois. Par contre moi, je vous soumetts une réflexion. Elle vaut ce qu'elle vaut, je crois qu'aujourd'hui j'ai des échos quand même contraires.

Mon rêve serait une plateforme logistique économique très importante auprès des mixités. Je suis ingénieur aéronautique, je souhaiterais l'aéroport et la gare TGV à côté et le fret. Nous avons ici le camp Joffre de Rivesaltes, qui appartient au Ministère de la défense. Aujourd'hui j'apprends qu'il est classé zone d'intérêt, excusez-moi il y a des écologistes ici ? Du reste, le patron du patrimoine ne sait pas qui l'a classé et son Ministère de tutelle lui a dit : « T'occupes pas de ça ». Je souhaiterais savoir ce qu'on va faire dessus sur ce camp Joffre qui est au Ministère de la défense.

Maintenant dans le cadre du transfrontalier, excusez-moi Monsieur Nadal, je préfère parler du Transcatalogne, parce que le transfrontalier c'est à Mulhouse, c'est un peu partout. La Transcatalogne, je crois que dans un futur, on aura une euro-région réunissant les Catalogne sud et nord et j'y crois beaucoup. C'est notre intérêt je pense. Donc Monsieur Nadal je vous poserais une question, parce qu'on en parle beaucoup.

Dernièrement Pere Macias qui était Ministre des transports, (je ne pense pas que ce soit la même sensibilité que vous mais peu importe, je sais qu'en Espagne, en Catalogne, quelles que soient les sensibilités vous travaillez ensemble sur les projets économiques) disait qu'il fallait désenclaver Barcelone, qu'il fallait une plateforme logistique et il parlait de Saragosse. Vous ne l'avez pas évoqué Monsieur Nadal, est-ce que vous pouvez en parler ? J'ai dit à Pere Macias, (Expression en catalan) qu'il y avait le camp Joffre qu'il ne connaissait pas. Donc je soumetts cela à vos réflexions et j'aimerais bien que Monsieur Nadal me dise qu'il en pense, parce qu'il a parlé de Narbonne, Toulouse, mais moi je voterais bien Saragosse, Toulouse et compagnie ! Je le sens très bien. Est-ce qu'il peut me contrer là-dessus ?

Claude BERNET

Monsieur Nadal ! Vous êtes interpellé,

Manel NADAL I FARRERAS

Je dois vous dire que Valence et Catalogne représentent 40 % des exportations espagnoles. Et les trains qui vont de Valence à Barcelone ne peuvent pas passer par Saragosse. Les Aragonnais demandent la traversée centrale des Pyrénées, c'est un projet d'ici à 50 ans. Mais maintenant tous les trains doivent passer par Barcelone, par le Roussillon, la Catalogne nord, et la plateforme logistique de Saragosse c'est un projet du futur mais je crois que c'est un futur très lointain. Pour nous la plateforme logistique c'est déjà la gare Saint-Charles et cela peut être dans un futur pas très lointain, après Figueras, notre plateforme logistique. La gare Saint-Charles c'est Figueras et c'est ça, et travailler ensemble avec le Port de Vendres, Sète, etc., mais l'Aragon c'est très loin pour nous.

Claude BERNET

Alors je vois un Monsieur au micro 2 mais, il y avait un Monsieur qui attendait depuis un moment, non ?

Jean MONESTIER

Je m'appelle Jean Monestier, j'ai une formation d'économiste et je me suis formé moi-même à l'écologie, je suis membre de diverses associations. Je pense que ce projet a effectivement un grand intérêt, non seulement international mais je dirais intercontinental parce que c'est peut-être la porte de l'Afrique, quand l'aviation contrairement à ce que pensent certains, aura commencé à piquer du nez, parce que les avions ne marchent pas à l'électricité. Et elle a commencé par Dakar Rio, et elle finira peut-être par Dakar Rio, ce sera peut-être aussi la porte de l'Amérique du sud. Ça c'est du rêve, ça vous fait rigoler.

Alors je vais parler d'autres choses. Je viens de lire dans le monde diplomatique du mois de décembre un article très intéressant sur le bouleversement climatique. Si les glaces du pôle sud fondent, on annonce 6 m de hausse du niveau des eaux. J'ai vu d'autres articles parlant de 30 m. Je suis désolé, le GIEC n'est pas une petite chapelle religieuse c'est quand même une agence de l'ONU et on entend parler de plusieurs mètres. Or on sait ce qui s'est passé récemment. On a eu des tempêtes très violentes du côté de Banyuls etc. il y a eu des jetées qui ont été mises à bas, il y en a pour des millions de dégâts en une seule tempête. Donc, je pense qu'il faudrait se poser la question de savoir si la ligne littorale qui passe vraiment au niveau de la mer, je prends le train, on passe à 50 cm de la mer, n'est pas condamnée à terme. Donc je serais d'accord avec Jean-Paul qui demande qu'on réserve des terrains parallèles, d'abord pour une ligne mixte. Je pense aussi forcément à un projet mixte TGV-fret, parce que sinon, la région pourrait être isolée au niveau des transports, s'il y a une catastrophe du côté des lagunes. On a simplement une plateforme Rivesaltes –Quillan-Carcassonne qui mériterait peut-être quand même d'être préservée dans sa continuité parce que ça pourrait servir provisoirement de dépannage. On sait qu'un pont ou un tunnel ça coûte cher mais je pense que les terrains... la continuité de l'espace, c'est très important.

Il faut qu'on puisse communiquer avec des interfaces TGV-TER. Il est absolument scandaleux qu'on nous propose d'aller à Montpellier pour aller à Toulouse. Pourquoi ? Parce que ça ne s'arrête pas à Narbonne. Alors si en plus à Narbonne il y a des navettes et des machins, moi qui suis un petit citoyen qui circule en train, je n'apprécie pas du tout qu'on me demande de payer deux fois 97 km pour aller à Montpellier, pour aller de Narbonne à Montpellier et revenir de Montpellier à Narbonne parce que je serai dans un train qui ira vers Toulouse.

Au plan local dans le département, on a des lignes de chemin de fer qui longent des trafics routiers importants. Et je rappelle que les kilomètres locaux représentent un fort pourcentage dans les kilomètres moyens effectués par un français chaque année. Je ne sais plus si c'est 40 % mais c'est très important. Or, il y a des milliers de voitures qui passent au Boulou. On parle de faire une autoroute. Il y a une voie ferrée Perpignan Céret qui n'est pas mentionnée dans le plan, elle est oubliée, elle n'existe pas. Et pourtant Céret c'est des milliers de voitures qui descendent tous les jours. Je pense que le report modal doit être aussi favorisé au niveau local, Villefranche, Cerbères et plus tard aussi Saint-Paul-de-Fenouillet.

Enfin, j'avais déjà soulevé la question des circulations douces en 2002 quand on devait faire ce qui est fini en ce moment, c'est qu'on puisse traverser à pied, en vélo, pouvoir circuler plus facilement. Actuellement par exemple sur Le Soler-Toulouges il faut monter 8 ou 10 m en vélo et redescendre dans des situations dangereuses. Un jour j'ai amené une association, c'est un traquenard.

On devrait pouvoir traverser tous les 250 m en milieu urbain, et peut-être même longer à 30 km/h. Les circulations douces des vélos, des riverains éventuellement doivent se faire avec une porosité de la ligne. J'avais d'ailleurs lors de la première enquête publique sur le TGV actuel écrit à l'agglomération et on m'avait dit oui, nous veillerons à ce qu'il n'y ait pas un effet de barrage de ce type d'infrastructure près des grandes agglomérations et notamment de Perpignan.

Claude BERNET

Merci beaucoup. Sur la ligne actuelle Monsieur Parant souhaitait dire un mot.

Edouard PARANT

Jean François Ruiz va vous répondre.

Jean François RUIZ

Dans le cadre des pré-études fonctionnelles, nous avons également réalisé une étude pour évaluer les incidences de réchauffement climatique qu'il pourrait y avoir sur la ligne entre Montpellier et Perpignan et notamment dans certains secteurs sensibles, les zones des étangs et les lits d'eau. Nous avons travaillé avec un prestataire Michel Mousel, ancien président de la mission interministérielle pour l'effet de serre, ancien président de l'ADEME, une société de renommée internationale. Et nous sommes partis sur des hypothèses d'augmentation des gaz à effet de serre dont notamment le gaz carbonique, qui sont issues des tendances du GIEC. On a pris un scénario tendanciel, c'est-à-dire qu'on a considéré qu'il n'y avait aucune réduction qui était faite pendant les 100 années à venir. Là la situation est simple. Notre expert pense que la Méditerranée pourrait augmenter de 1 cm par an, c'est-à-dire à peu près 1 m dans le siècle qui va venir et il n'y a rien d'extraordinaire parce que c'est quelque chose qu'on observe depuis déjà 10 ans. Le marégraphe de Marseille montre que depuis 94 la Méditerranée a son niveau moyen qui augmente à peu près de 1 cm par an.

Ce niveau moyen qui pourrait augmenter n'est pas le seul facteur aggravant pour la ligne. Il y a également les effets de tempête comme l'a dit l'intervenant ; c'est-à-dire que les niveaux de sur-côte, c'est-à-dire les niveaux temporaires lors des tempêtes pourraient également augmenter de 50 cm. Avoir un delta de 50 cm en plus ferait des sur-côtes de 1,50 m. Donc en 2100 on peut penser qu'on aurait un niveau moyen de la mer qui serait, lors des tempêtes à forte intensité, supérieur à 3,50 m par rapport à aujourd'hui. Ces données sont également indiquées par des modèles réalisés par le BRGM qui donne à peu près les mêmes valeurs.

A côté de tous ces phénomènes, d'autres phénomènes indirects découlent du réchauffement climatique, c'est l'effet de houle. Tous les experts pensent que les niveaux de houle pourraient également augmenter de 1 à 2 m par rapport à la situation actuelle. Par rapport à ce constat nous avons fait un relevé altimétrique de la voie entre Montpellier Perpignan et nous nous sommes rendus compte qu'il y avait à peu près 60 km qui étaient à une hauteur de moins de 3,50 m du niveau de la mer. Dans ces zones on peut penser qu'il y aura des soucis d'exploitation dans les années à venir, mais les plus gros problèmes pourraient intervenir sur une quinzaine de kilomètres situés à moins de 300 m du lit d'eau, et du fait de l'augmentation de la mer, il y aura un recul du trait de côte, ce qu'on observe également depuis plusieurs années en région. Indirectement la ligne ferroviaire actuelle pourrait se retrouver plus près du bord de la Méditerranée. C'est plutôt ce risque que l'on peut avoir dans le siècle qui vient.

Claude BERNET

Merci beaucoup. Alors je voudrais vous faire partager mes soucis d'organisation.

Il est 10h00, normalement nous devrions nous séparer là. Mais on n'a pas encore parlé du bruit. Et puis il y a encore des questions. Alors je voudrais donner la parole pour ces questions... Monsieur vous êtes déjà intervenu une première fois donc vous n'êtes pas prioritaire, n°1, je m'excuse de vous le dire.

Je voudrais que les deux personnes qui sont aux deux micros 2 et 3 s'expriment, posent leurs questions ou donnent leurs avis. Et puis ensuite, on va demander si vous en êtes d'accord, ça va nous prendre quelques minutes de plus, on va demander à Claude Brulé de nous parler un petit peu des problèmes du bruit. Je suis d'ailleurs surpris que dans ces 3 débats publics, personne ne pense aux problèmes de bruit, sont-ils si bien réglés que ça ?

Intervenant

C'est un débat public où en définitive sur trois heures que nous sommes ici, les gens ont pu parler pendant une heure à peine. Et le but c'était de débattre pour choisir un scénario.

La solution numéro 4, vous l'avez quasiment éliminée. La solution numéro 3 : LGV voyageur 300 km/h et fret 120 sur une même ligne, c'est incompatible, c'est aberrant, c'est désolant. Alors s'il y a des techniciens ici et je pense qu'il y en a, qu'ils me répondent à cette question : comment peut-on faire rouler sur une voie prévue à 300 km/h, faire rouler des trains fret 120 km/h et combien coûtera l'entretien de la voie parce que là ce n'est pas prévu pour. On ne fait pas rouler des trains à 320 et des trains à 120 sur la même ligne. Il y a des différences de dévers, il y a des problèmes de caténaires, il y a un tas de trucs. Bon, alors celle-là il faut l'éliminer, LGV voyageur, on n'en tient pas compte.

Ligne nouvelle voyageur 220 et fret 120. C'est une ligne nouvelle on a bien dit. Une ligne nouvelle voyageurs. Donc vous conservez la ligne actuelle, on fait une ligne nouvelle où vous faites circuler des trains à 220 et à 120, on est bien d'accord. Il y a le même problème 120 et 220 c'est incompatible entre des trains lourds et des trains TGV. La seule solution qui reste...

Claude BERNET

Ça c'est vous qui le dites Monsieur.

Intervenant

Comment ?

Claude BERNET

C'est vous qui le dites, c'est une affirmation.

Intervenant

Oui, oui, c'est une affirmation et je parle en connaissance de cause. Bon...

Intervenant en salle

Qui êtes-vous s'il vous plaît ?

Intervenant

Ben je n'ai pas à vous dire qui je suis.

Intervenant en salle

C'est l'homme invisible.

Claude BERNET

Continuez. Ne vous laissez pas troubler par moi.

Intervenant

Bah non je ne vais pas me faire troubler, ça ne risque rien. De toute façon, LGV voyageur à 320 c'est une solution parce qu'il faut savoir au départ ce que l'on veut. Est-ce que l'on veut gagner du temps pour les voyageurs ? C'est le problème principal. Est-ce que c'est essentiel de gagner 40 minutes entre Montpellier et Perpignan ? C'est la question qu'il faut se poser déjà, à mon avis. Sinon vous

faites une autre ligne, la solution 4, et là, il n'y a plus de problème. Donc le problème c'est : le temps est-il aussi important ? Voilà. Et je vous dis que les solutions 2 et 3 sont irréalisables. Voilà, merci.

Claude BERNET

Donc si on a bien compris vous êtes donc favorable à la solution 1 ou 4. Monsieur a bien dit 1.

Intervenant

Je suis pour la solution 1, parce que dans la vie moderne, vous voulez gagner du temps. Voilà.

Claude BERNET

Non, non mais c'est extrêmement clair et il fallait que ce soit clarifié un peu puisqu'au premier rang, ils ne comprenaient pas. Micro n°1.

Jacques Wastiaux

Je m'appelle Jacques Wastiaux. Je suis professeur retraité et j'habite Le Soler. Je n'ai pas de mandat d'élu donc je suis ici en tant que citoyen, je ne représente que moi-même. Je voudrais intervenir justement à propos des nuisances sonores, très visibles lors du passage du TGV. Je dois remercier Monsieur le Maire de Perpignan pour une phrase forte qu'il a prononcée. C'est : « le fret doit éviter les villes. » Et notamment évidemment Perpignan. Alors en fait, moi je suis du Soler. Et vous l'avez bien compris que si le fret évite Perpignan il passera par le Soler. Donc il y a eu une DUP qui a été décidée en 2001 entre la falaise de la Têt et la ligne actuelle dont la jonction se ferait à Toulouges. Toutes les villes, ont respecté les zones de nuisances sonores. Il n'y aura donc pas d'urbanisation dans cette bande de 2 fois 300 mètres. Toulouges a fait plus fort puisque le conseil municipal a décidé que ce serait 2 fois 600 mètres avec la voie au centre. Que s'est-il passé au Soler ?

Au Soler, en fait l'urbanisation a été depuis 2001 projetée contre les terrains réservés par Réseau Ferré de France. C'est ainsi qu'il y a deux lotissements communaux qui sont en cours d'exécution. Il y a un institut médico-éducatif qui est à 150 mètres de l'axe des voies. Je rappelle que tout bâtiment qui est à moins de 150 mètres est racheté par RFF si les propriétaires le demandent. Je rappelle qu'un IME est une maison de soin pour des autistes. Je ne sais pas si le bruit est fait pour régler leurs problèmes.

La gendarmerie va se trouver sur les terrains situés contre les terrains réservés par Réseau Ferré de France. Un terrain de sport se trouvera à 150 mètres des voies. Je dis, et si c'est faux vous me corrigerez, que la voie était conçue pour un débit maximum de 195 convois par jour de manière à respecter la norme sonore ; 195 convois cela veut dire qu'il y aura du TGV mais qu'il y aura aussi du fret puisqu'il ne passera pas par Perpignan. Or, si voulez, dès qu'on rentre dans les terrains du Soler on va rentrer dans une saignée de 6 mètres de profondeur. Jusqu'à l'intersection de la voie de Villefranche Perpignan on passera en dessous et à partir de là on va remonter pour rejoindre la voie existante. Donc, ce qui me paraîtrait pertinent ce serait de recouvrir la saignée par des voutains, faire une coulée verte et à partir du moment où on sort, on croise la voie ferrée entre Perpignan et Villefranche-de-Conflent, on fait un tuyau pendant une certaine distance de manière à respecter les voisins qui n'ont pas demandé à ce que les TGV passent là où ils vont passer.

Alors, est-ce que c'est possible ? J'avais fait cette proposition le 9 juin 2008 au Palais des Congrès, mais mes maîtres m'ont appris que la pédagogie c'est l'art de la répétition. Voilà. J'ai terminé.

Claude BERNET

D'accord, merci beaucoup. Alors, on va évoquer les problèmes du bruit et notamment les normes qui sont applicables aux équipements. J'ai tout de même avant une dernière question au micro n°2, il attend depuis très longtemps.

Claude AUGER

Oui, oui. Juste fatigue sur les jambes. Claude Auger de l'association énergie TGV.

Nous n'avons pas eu de veine parce que la ligne Figueras Barcelone n'a pas été terminée dans les temps qui étaient prévus. Cela nous aurait fait une bonne occasion d'avoir de l'expérience de ce que pouvait être la mixité. Néanmoins à ma connaissance en 1991, deux lignes mixtes ont été mises en service. Il s'agit de Hanovre ou de Windsbourg qui fait 340 km, je crois et de Mannheim Stuttgart. Ces deux lignes ont circulé jusqu'en 1996 en mixité. En 1996, le président de la DB, à la suite d'une conférence de presse, a signalé qu'il ne ferait plus jamais de ligne mixte et on a mis ces deux-là un peu en ban de la société ; c'est-à-dire qu'on ne fait circuler quelques trains de fret que la nuit. Alors, je pense qu'il serait utile de pouvoir se rapprocher de ces exploitants-là afin qu'ils vous fassent part des problèmes qu'ils ont rencontré et pourquoi ils ont abandonné.

Il y a d'autres situations de mixité et je pense en particulier au tunnel sous la Manche, mais c'est un autre problème. Celui-ci est complètement saturé maintenant. Il ne passe sous ce tunnel que très peu trains de fret anglais à cause du coût de péage de ces trains-là. Par ailleurs, je pense que à l'occasion de notre débat, il aurait été intéressant d'avoir ici des opérateurs voyageurs et des opérateurs frets afin qu'ils nous fassent part de leur désir, de leur souhait et surtout de leur vision du futur. Tout le monde est pour la ligne mixte. Mais je ne vois pas pourquoi sous prétexte qu'il y aurait une ligne nouvelle, le fret se précipiterait sur le ferroviaire ? Le fret maintenant, on peut dire qu'il est dans une logique de chute. Il faut qu'on rentre dans une logique de reconquête et cette logique de reconquête ça passe par un coût, ça passe par un service, ça passe par de la fiabilité.

Je vous remercie.

Claude BERNET

Je voulais vous dire Monsieur Auger que moi je n'ai pas entendu que tout le monde était pour la ligne mixte. J'ai entendu pas mal d'opinions variées et la Commission du débat public dont je ne vous ai pas présenté les membres d'ailleurs, je suis au-dessous de tout mais c'est un peu tard maintenant, elle a entendu aussi un certain nombre d'opinions variées. Et c'est ce que nous ressortirons dans notre compte rendu.

Alors, je veux simplement continuer à faire la promotion de notre débat en disant que à Béziers la semaine prochaine, donc jeudi soir 2 avril, nous consacrerons une partie de notre temps justement à ces problèmes de mixité avec un expert international Enrique BARRON, de l'UIC et qui nous expliquera justement les expériences diverses et variées des pays qui nous entourent.

Voilà, alors au point où nous en sommes, je voudrais donner la parole à Claude Brulé en lui demandant de concentrer un petit peu son intervention puisque la question a été posée sur le bruit. Et donc, je pense qu'il a quelques indications à nous donner.

Claude Brulé

Compte tenu que vous êtes venu essentiellement pour parler et que l'heure est très avancée, je veux essayer d'être le plus bref possible. On va vous projeter là quelques petites images pour un peu vous détendre afin d'imager un peu mon propos. Je rappellerai que selon certains sondages et je pense que vous êtes du même avis, le bruit est devenu la préoccupation première des Français et ce qui peut être surprenant, bien avant la pollution atmosphérique et l'insécurité.

La législation française en matière de bruit n'est quand même pas tellement vieille, elle date de 1992. La Loi fondatrice de toute la lutte sur le bruit date du 31 décembre 1992. Vous voyez ici un peu

les points de repère sur certains niveaux de bruit et vous vous apercevez qu'on grimpe assez vite sur des niveaux de bruits gênants.

Rappelons que d'une façon symétrique, vous avez au titre de la construction des prescriptions des niveaux maximum sonores tolérables à l'intérieur des différentes pièces des habitations selon qu'il s'agit de pièces très spécialisées ou de pièces, disons moins spécialisées comme les cuisines ou autres.

On considère que le bruit ferroviaire est essentiellement dû au bruit de roulement et au contact roue rail jusqu'à des vitesses qui n'excèdent pas on peut dire 320 km/h. Au-delà, comme vous l'indique ici la diapositive, c'est le bruit dû à l'aérodynamisme qui devient assez prépondérant. Et il y a beaucoup de difficultés à réduire ce bruit. On n'en sera pas là dans le projet de ligne Montpellier Perpignan.

Vous voyez un peu quelles sont les règles de calcul concernant les niveaux de bruits puisque le niveau de bruits se réfère à une quantité physique qui est la pression acoustique, directement mesurable par des instruments qui sont les sonomètres et dont l'unité est le décibel.

La loi du 31 décembre 92 est bien entendue le texte tout à fait spécifique aux bruits ferroviaires. L'arrêté du 8 novembre 1999 concernant le bruit ferroviaire distingue deux périodes différentes. Une période qu'on appelle période de jour comprise entre 6h et 22h et un période de nuit comprise entre 22h et 6h. Selon ces deux périodes, les niveaux maximums admissibles diffèrent et ils diffèrent également selon la nature des établissements qui sont soumis aux bruits ferroviaires. Vous avez ainsi, une classification qui est de plus en plus dure suivant que le récepteur est établi pour des établissements de soins ou des établissements types hôpitaux ou des logements qui se situent soit dans des zones d'ambiance sonore modérée ou dans des zones je dirais plus courantes. De la même façon, vous voyez tout à fait en bas du tableau ce qui correspond justement à ces logements à usage de bureaux en zone d'ambiance sonore.

Tous ces niveaux prescrits par la réglementation donnent une obligation de résultat. C'est plutôt rassurant pour ceux qui subissent ces nuisances sonores. Le maître d'ouvrage se voit dans l'obligation de respecter ces niveaux. La loi fait obligation sans lui faire d'obligation de moyen. Alors vous connaissez tous aussi bien que moi, les différents moyens qu'il y a pour réduire ces niveaux sonores produits par l'infrastructure ferroviaire en service. Vous avez bien entendu l'éloignement des zones sensibles. Vous avez le travail sur le profil en long. Vous pouvez avoir des couvertures. Vous pouvez avoir des merlans en terre. Vous pouvez avoir des murs, des murs anti-bruits et vous avez bien sûr en complément ce que parfois on oublie, l'intervention directe sur le bâti des habitations sachant très bien qu'il y a des principes établis. Il peut se faire qu'on ne puisse pas atteindre ces niveaux prescrits par la réglementation en agissant en toute priorité sur l'infrastructure ou sur ses abords. Pour des questions de coût ou pour des questions d'insertion dans l'environnement on se doit alors d'agir sur le bâti des habitations, parfois en totalité et en fonction des pièces exposées, les pièces les plus calmes sont les chambres à coucher.

On peut quand même noter qu'en 20 ans, la SNCF a réussi à réduire de 58 % les émissions sonores de ses matériels. Entre disons les fameuses rames de première génération qui sont les rames oranges que vous connaissez bien et les dernières rames qui sont notamment duplex, qui sont en service.

Est-ce qu'on peut espérer dans l'avenir de nouveaux progrès ? On peut effectivement penser mettre en service un certain nombre de dispositifs. Il y a les absorbeurs de vibration qu'on peut installer sur les rails. On peut installer et améliorer les écrans, on peut faire du contrôle actif qui consiste à installer un émetteur secondaire qui agit en contre-phase du bruit émis. Mais tout ceci reste encore dans les stades des essais et à ma connaissance, il y a très peu de mise en œuvre.

Grossièrement, on peut dire que la réglementation existe et même s'il y a des cas particuliers, elle est en grande partie respectée.

Mais quelle est la connaissance, quelle est l'information qui est mise à votre disposition pour pouvoir être éclairés sur le sujet ? J'entends sur le sujet du bruit ferroviaire. Il fut un temps autour des années 1980 à l'occasion des programmes de réalisation d'autoroutes ou il y avait une grande habitude d'installer des observatoires scientifiques permettant de constater le bien-fondé et l'action des mesures mises en œuvre à l'occasion de la construction des autoroutes. Ça n'a pas été suivi,

d'effet, en ce qui concerne et il faut le regretter, les lignes ferroviaires. Je cite quand même un cas exceptionnel, c'est le cas du TGV Méditerranée, pour lesquelles la SNCF a installé de sa pleine initiative un observatoire environnemental dont le bilan a été établi sauf erreur de ma part en 2004 ou 2005. Je crois que les résultats de ce bilan sur un certain nombre de sujets environnementaux dont le bruit, sont mis à la disposition du public sur Internet, mais je ne saurais pas vous en dire beaucoup plus.

En ce qui concerne le bruit, il faut signaler aussi que sur la ligne LGV Est, les engagements de l'Etat ont imposé la réalisation d'un contrôle, un an après la mise en service. Ce qui a été fait l'année dernière en 2008 et qui sera suivi par un autre contrôle des protections acoustiques en 2012, disons 4 ans après. On peut regretter aussi que, la loi que je considère comme une loi très intelligente votée en 1981 sous le ministère de Fiterman qui est la loi d'orientation du transport intérieur faisait obligation dans son article 14 de dresser un bilan de l'infrastructure de transport terrestre 5 ans après la mise en service. Ce n'est pas pour le plaisir de faire des bilans, c'est pour effectivement provoquer un retour d'expérience. Et ce qu'on peut regretter à l'heure actuelle c'est que ces éléments de constat sont rares. Sauf erreur de ma part, il y a eu un bilan fait sur le TGV Nord, je ne sais pas si certains d'entre vous ont pu avoir accès aux résultats de ce bilan. Certains bilans ont été faits aussi sur des lignes à caractère de transport cognitif type RER. Ce qu'on peut regretter c'est que la matière de référence, la matière d'information, parce qu'il ne suffit pas d'être un citoyen qui participe aux débats publics, c'est déjà une bonne chose mais encore faut-il avoir de la matière de référence. Et on ne peut qu'encourager les maîtres d'ouvrage actuels et essentiellement RFF à mettre tout ce matériel scientifique à la disposition de la population de manière à ce qu'elle puisse avoir de par elle-même des éléments de comparaison et discuter des problèmes en connaissance de cause.

Je vous remercie.

Claude BERNET

Mais c'est nous qui vous remercions pour ce point. Y a-t-il des questions sur l'exposé de Monsieur Brulé ? Ici, là Monsieur numéro 1.

Alain LEDOSSEUR

J'aime beaucoup être numéro 1 Monsieur le Président, ça me fait un infini plaisir. Je m'appelle Alain Ledosseur, je suis citoyen de Perpignan et je suis également responsable d'un bureau d'étude acoustique à Canet en Roussillon.

Je ne veux pas rentrer dans tous les détails de chiffre qui ont été cités, je crois que ce n'était pas le propos le plus intéressant. Ce qu'il faut savoir c'est ce que les gens ressentent. Je veux revenir au siècle dernier, enfin il y a deux siècles quand on avait construit la gare de Perpignan, on était en rase campagne, il n'y avait rien autour. On était à quelques centaines de mètres du cœur de la ville. On n'a pas fait la gare au pied du Castillet. On n'a pas fait passer la ligne de chemin de fer sur l'avenue Joffre et le pont Joffre, on l'a faite ailleurs. Et là maintenant, il se pose effectivement d'autres types de problème. Il y a un peu moins de monde mais on va essayer deux ou trois petites choses. Je crois que fondamentalement, une des problématiques qui va arriver, ce que disait mon ami Jacques Wastiaux tout à l'heure c'est qu'il va y avoir un certain nombre de cas différents. Par exemple et principalement la loi parle de 60 dBA, 55 de nuit, pour faire vite, ce sont des niveaux quand même très importants. C'est-à-dire que les gens vont passer d'une situation entre 35, 30, 35 de nuit à 55 potentiels, je ne sais pas qui va les avoir. Les lycées ils vont les avoir. De jour ils vont passer de 40 45 à 60 dBA potentiels, je fais ça vite, mais il peut y avoir tout un tas de situations et ça pour beaucoup c'est inacceptable.

La loi malheureusement, même si heureusement elle est là pour éviter des abus est pour de nombreuses personnes inacceptable. Donc il faut avoir cette réflexion non pas sur ce que va faire la loi mais je sais que vous allez la respecter, vous ferez des protections collectives là où elles seront,

vous ferez des protections individuelles sachant qu'une protection individuelle des maisons ne protège évidemment pas le jardin qui va avec, ça c'est évident, mais il faut peut-être se poser d'autres types de questions parce que des gens vont subir des situations difficiles.

Ensuite je souhaiterais et je pense que ça sera noté quelque part, comme disait Monsieur Brulé à l'instant c'est parfaitement juste. Il faut que toutes les données soient à la disposition de tout le monde pour qu'il y ait expertise de votre part mais potentiellement contre-expertise de la part de bureaux spécialisés dans l'intérêt des gens de façon à objectiver des choses, qu'il n'y ait pas un seul langage, une seule pratique, une seule théorie mais qu'il y ait des possibilités de discussion, de dialogue. Souvent d'ailleurs, quand il y a un dialogue chiffré, les uns avec les autres, on peut mieux apporter, on peut mieux avancer, on peut mieux proposer. Donc ça c'est vrai pour les individus, c'est vrai pour les groupes d'individus, ça peut-être un lotissement, ça peut-être plusieurs gens qui se regroupent, ça peut-être aussi beaucoup les collectivités locales. Elles ont besoin de ce dialogue aussi avec leurs riverains. Sur des quartiers complets, on le fait de temps en temps, ça existe. Lorsqu'on fait des lignes ou des courbes de bruit, on va les faire à la serpe et c'est normal, souvent on va présenter des grands diagrammes mais dans ces grands diagrammes il y a des situations qui sont individuellement très différentes. En plus et en moins, ce n'est pas une critique. Je ne suis pas là pour accuser de tous les maux le bruit ferroviaire qui d'ailleurs souvent est moins important, moins difficile, moins pénible que le bruit routier. Je ne suis pas là pour démonter le TGV qui pour moi est une bonne formule, une excellente formule même, pour aller vite et loin et dans la sécurité. En résolvant quelques petits problèmes, ça ira bien. Mais il faut penser qu'il y a des gens qui vont en souffrir.

Et la deuxième partie de ce je voulais dire, c'est à travers des témoignages que l'on voit sur les aéroports. Orly est en pleine nature et aujourd'hui vous avez quasiment des bâtiments qui se font sur les pistes. Et Roissy c'était pareil. On a le syndrome et quand on fait des routes c'est de même. J'ai entendu des élus dire que la route c'est le début de l'urbanisation. Non ! J'espère que non. Du côté de Nîmes, quand je passe sur l'autoroute, je suis effaré de voir ces maisons qui jouxtent l'autoroute. On ne peut pas les faire plus proche. Le jardin est à côté de la bande d'arrêt d'urgence. Comment vivent ces gens-là ? Je me le demande. Ça doit être un enfer.

Donc il faut en même temps être légal, résoudre ce problème de différence entre ce que les gens ont maintenant et ce qu'ils vont avoir en dessous de la légalité et qui peut leur poser problème. Mais il faut dans un troisième temps se protéger pour l'avenir pour qu'on ne vienne pas implanter des habitations principales ou si c'est des IME, c'est encore pire ou d'autres installations, proches de l'infrastructure.

Voilà en quelques mots ce que je voulais dire et je pense qu'on regardera d'extrêmement près l'acoustique dans le département. Je vous remercie à tous.

Claude BERNET

C'est nous qui vous remercions. Vous avez parfaitement conclu ce débat en appelant à des concertations ultérieures, si la ligne à grande vitesse est décidée, je crois que vous avez tout à fait raison. Ce problème du bruit doit être vu de façon extrêmement attentive. Voilà, il est tard, très tard je vais... Oui, oui. On va écouter Madame...

Madame Marie-Claude GREGOIRE

Oui bonsoir ! Pere MACIAS député de Catalogne Convergencia devait s'exprimer ce soir mais il n'a pas pu venir et m'a demandé de m'exprimer à sa place. Je vais donc relayer ses propos de la façon la plus succincte possible, aussi rapidement que possible.

Tout d'abord, il m'a demandé de vous remercier pour l'invitation et je dois souligner que le maillon manquant du TGV entre Perpignan et Montpellier freine actuellement le développement de la Catalogne. Et quand je parle de Catalogne, je parle de l'ensemble de la Catalogne, Catalogne nord et sud. Alors, j'expliquerai les raisons en me basant sur les études de Ramon Tremosa qui est un

économiste reconnu. Il a présenté ses études dans deux ouvrages : « Catalogne pays émergeant » et « Catalogne, la Catalogne sera logistique ou ne sera pas ». Il explique ainsi qu'en 1995, Barcelone ne figurait même pas sur les cartes du commerce maritime intercontinental. Aujourd'hui, elle est le premier port de la Méditerranée pour le transport des containers. Au XXI^{ème} siècle donc à notre siècle, la Méditerranée va devenir la mer la plus importante pour le transport de marchandises. A titre d'exemple le port de Barcelone a doublé son activité entre 1995 et 2007. Elle est passée de 23,8 à 50,4 millions de tonnes. Le commerce entre l'Europe et l'Asie double tous les 5 ans. Le développement des pays d'Afrique du nord entraînera également un accroissement du transport maritime. Et la future connexion entre la mer Noire et la mer Caspienne renforcera la centralité de la Catalogne. Alors considérons comment la Hollande et les Flandres se sont développées ? Cette partie de l'Europe accueille 75 % des marchandises en provenance de l'Asie, essentiellement à Anvers. La Hollande et la Flandre sont devenues riches, alors qu'à l'origine elles n'étaient pas plus riches que nous ne le sommes ici actuellement. Quels étaient les atouts ? Des ports, des infrastructures, des voies de communication, des centres de logistique, des industries environnantes. Arrivent des produits semi-élaborés, transformés ou terminés d'où une forte valeur ajoutée.

La Catalogne a autant d'atouts et les entreprises importatrices préféreraient éviter 3 jours de transport supplémentaires en débarquant dans les ports de la Méditerranée. D'autant que l'environnement industriel et les compétences intellectuelles sont déjà existants. Preuve de cet intérêt, la compagnie chinoise Hutchinson finance l'extension du port de Barcelone. Pour obtenir le développement nécessaire il faudrait un autre grand centre de logistique en Catalogne du nord. Pourquoi en Catalogne du nord ? Parce qu'au sud, la frange littorale est trop étroite et ne permet pas l'installation de bien d'autres activités.

Il existe actuellement 6 plateformes logistiques intermodales dans la région de Valence. Il y en aura à terme 8 en Catalogne sud et dans les PO, on peut citer Port-Vendres, Saint-Charles, les gares logistiques du Boulou et de Cerbère. Mais l'extension de ces réseaux de plateforme logistique ne peut se faire sans la construction d'une ligne ferroviaire à grande vitesse capable de transporter voyageurs et fret. C'est la plus chère des trois solutions que nous proposons certes mais d'après nous c'est l'outil indispensable au développement de l'ensemble de la Catalogne.

Nous voulons également insister sur l'urgence. Il est regrettable que ça ait tant tardé. Les travaux, nous le souhaitons, commenceront dès la fin des études avant qu'une autre région ne saisisse l'opportunité de développement qui pour le moment s'offre à nous.

Je terminerai par la déclaration qu'Artur MAS a faite ces derniers jours à Londres pour que la Catalogne devienne protagoniste dans la construction de l'Europe, elle doit devenir le hub de la Méditerranée, comme Singapour est le hub de l'Asie. Nous vous remercions pour cette participation et j'espère que vous tiendrez compte de la proposition et que nous avons ainsi apporté notre contribution au débat. Merci beaucoup.

Claude BERNET

Merci beaucoup. Etre le voisin de Singapour, c'est un sort enviable.

Mesdames et Messieurs, merci de votre patience, de votre attention et donc sans doute à bientôt.