



---

**REUNION PUBLIQUE**  
**SUR LE PROJET DE LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN**

**Jeudi 18 juin**  
**Castelnadaury, salle de l'amphithéâtre chez Arterris, Loudes**  
**19h - 22h**

---

**Ouverture par Monsieur le Maire de Castelnadaury**

**Accueil et présentation des modalités du débat**

- Claude BERNET, Président de la Commission particulière du débat public

**Présentation du projet de nouvelle ligne ferroviaire entre Montpellier et Perpignan**

- Christian PETIT, Directeur régional de Réseau Ferré de France
- Edouard PARANT, Chef de projet LNMP

**Les liens avec le Sud Ouest : grande vitesse et territoire**

- Xavier GODARD, Directeur des Recherches INRETS

**Au cours de la réunion, au moins 1h30 sera consacrée aux questions et aux interventions du public.**

**Claude BERNET**

Dans ce débat public, nous sommes à l'avant-dernière réunion, et nous n'avons jamais eu la chance d'avoir un préfet du département.

Donc, nous vous saluons, M. le Président du Conseil général, M. le Maire de Castelnaudary, oserai-je dire Cher Patrick Maugard, parce que nous avons déjà eu l'occasion il y a quelques mois, dans le cadre d'un débat public sur le contournement autoroutier de Toulouse de venir ici à Castelnaudary pour une réunion dont je garde un excellent souvenir et pas seulement parce qu'elle s'est terminée par une fête un peu gastronomique mais aussi, je dois à la vérité le dire, c'était une réunion particulièrement sereine dans la salle des 2 Ponts. Je voudrais aussi remercier les coopératives agricoles de l'Aude qui nous ont prêtés cette belle salle - dont je disais tout à l'heure que c'était certainement un des rares endroits frais qui est tout autour - dans des conditions qui ont été un peu difficiles puisque nous avons prévu, tout le monde le sait, de faire une réunion à Carcassonne et qu'à la suite de la décision du Conseil d'Etat, nous avons considéré qu'il était souhaitable de respecter la neutralité du débat public et de ne pas organiser une réunion de débat public dans une ville où il y a un autre débat public qui concerne les Carcassonnaises et les Carcassonnais, et eux seuls, dans la préparation de leur élection municipale.

Nous nous sommes demandés : « Où aller qui soit tout près ou bien où on puisse retrouver les mêmes sensibilités ? » Nous nous sommes dits : « Nous allons aller à Castelnaudary ». Vous voyez Cher Patrick Maugard, votre ville est un peu une « valeur refuge »... Je remercie aussi la presse régionale qui a bien voulu faire passer le communiqué annonçant que nous ne ferions pas la réunion là où elle était prévue.

Je remercie aussi le public d'être présent ce soir, et de consacrer de votre temps à cette réunion.

Nous accueillons dans le débat public l'équipe du Maître d'ouvrage de Réseau Ferré de France qui s'occupe du projet. Elle va se présenter tout à l'heure mais je voudrais aussi saluer la présence ce soir de M. Trannoy, directeur général-adjoint de RFF, responsable du pôle infrastructure ; M. Rohou, secrétaire général de RFF ; M. Christian Dubost, directeur régional de RFF en Midi-Pyrénées et est donc à ce titre responsable d'un certain nombre de projets qui, semble-t-il, vous intéressent, si j'ai bien compris ce que j'ai déjà entendu à Narbonne et également, bien connu dans cette région puisqu'il a été pendant 9 ans, je crois, le directeur régional de RFF en Languedoc-Roussillon.

J'ose à peine vous rappeler les règles de ce débat parce que je pense qu'on a affaire plutôt à des experts, avant que le Maître d'ouvrage ne présente le projet.

D'abord pour rappeler que le débat public, c'est une obligation de la Loi. Ce n'est pas une opération que l'on fait par convenance. La Loi de 2002 impose que pour tout équipement d'une certaine taille - pour un équipement ferroviaire, c'est plus de 40 km ou plus de 300 millions d'euros de coût - il y ait un débat public dans les formes organisées par la Commission nationale du débat public.

L'ambition de ce débat, ce n'est pas de se limiter à l'information, c'est de faire participer le public - le public le plus large possible - aux décisions qui le concernent. Vous en connaissez les règles, vous savez notamment qu'il est organisé par une commission indépendante et neutre.

Je vous présente ce soir les membres de la Commission particulière du débat public. Vous en connaissez peut-être certains notamment Cécile Valverde qui est à ma gauche, qui est Toulousaine et qui était membre du débat public sur le contournement de Toulouse. Vous connaissez peut-être moins bien Claude-Sylvain Lopez qui est à côté d'elle, qui est ancien

Président du Tribunal administratif de Lyon et d'ailleurs membre de la CNDP, ce n'est pas à ce titre qu'il est là ce soir mais il est important de le rappeler. Une autre juriste à ses côtés Chantal Sayaret, qui est enseignante de droit public notamment à la Faculté de droit du Havre et ancienne adjointe au maire du Havre chargée des problèmes d'environnement entre autres. Et plus loin, Didier Corot. Alors Didier Corot, qui est un paysagiste. Je ne sais pas si vous le connaissez mais vous, il vous connaît bien. En tout cas, il connaît bien les paysages superbes des Corbières sur lesquels il a travaillé. Il nous manque un membre ce soir qui s'excuse de ne pas avoir pu être là, qui est Jean-Pierre Richer ancien préfet de région. Donc, nous ne sommes pas tout à fait au complet mais au quasi-complet pour organiser ce débat et l'écouter.

Les outils du débat, vous les connaissez aussi, ce sont d'abord des publications. En premier lieu, le dossier support, que vous avez d'ailleurs sur les présentoirs à la sortie, si quelqu'un d'entre vous ne l'a pas déjà téléchargé, il peut le prendre. Il y a également les cahiers d'acteurs qui s'accumulent au fur et à mesure du débat et qui sont émis par un certain nombre de collectivités.

M. le Président du Conseil général, je pense que votre conseil général a été le premier - c'est un signe - le premier à émettre son cahier d'acteurs. Et d'ailleurs, en même temps que le Conseil général, il y avait le Comité économique et social de l'Aude, Chambre de commerce, etc. On a vu que les Audois n'étaient pas en retard sur le sujet. Enfin, c'étaient les cahiers d'acteurs n°1, 2, 3 etc., maintenant, on est à 71.

Les réunions publiques sont un autre moyen du débat. Aujourd'hui, on affiche le chiffre de 3.000 participants, il commence à vieillir un peu. On doit être aujourd'hui autour de 3.500 et je pense qu'après la réunion finale de Montpellier du 25 juin, il y aura eu sans doute autour de 4.000 participants à ces réunions qui ont eu lieu dans l'ensemble des 4 départements littoraux de la région.

Autre outil important, je le signale pour ceux qui ne le connaîtraient pas, le site Internet sur lequel vous trouvez d'abord toutes les autres publications du débat à télécharger mais aussi, ce qui devient de plus en plus intéressant au fur et à mesure que le temps passe, les questions et les avis. Aux questions succèdent bien entendu des réponses. On est à peu près à 78 % de taux de réponse ! Grâce en soit rendue au Maître d'ouvrage parce que c'est lui qui répond à l'immense majorité de ces questions qui ont un caractère très technique. Aujourd'hui, on doit être donc à peu près à un peu plus de 1.900 questions et 600 avis, ce qui est tout de même assez inhabituel dans un débat public. Le prestataire informatique de la CNDP me disait ce matin qu'on est en général autour de 1.000 questions. Je ne vous dis pas ça pour proclamer des succès, je vous dis ça tout simplement pour montrer que le public s'est intéressé au débat et je dirais que ça renforce la légitimité de ce qui se sera dit au cours de ce débat. Je vous rappelle enfin que nous en étions à 60 cahiers d'acteurs mais ce sont des informations qui sont passées aujourd'hui.

Alors, qu'allons-nous sortir de ce débat dont la fin approche ? Le 25 juin, réunion de conclusion ; le 03 juillet point final du débat. C'est-à-dire que nous n'acceptons plus de question ou de cahier d'acteurs aussi intelligents et bien rédigés soient-ils. Il faut que le débat s'arrête, juridiquement c'est la règle. Et à ce moment-là, la Commission du débat public a 2 mois jusqu'au 03 septembre pour sortir son compte-rendu qui se veut une synthèse aussi fidèle que possible. Alors, il est vrai qu'il est difficile de résumer des centaines de pages de verbatim ; des centaines de questions dans un document qui ne fera pas plus de 60 pages parce qu'au-delà de 60 pages, on a du mal à être lu.

Donc, ce produit du débat sera adressé au Maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France, qui réunira son Conseil d'administration et ensuite une période de 3 mois s'ouvre à lui, non pas pour dire toutes les solutions - à l'impossible nul n'est tenu et la loi n'est pas irréaliste - mais au moins pour dire ce qu'il retient du débat, les enseignements qu'il en a retirés. Et nul ne doute que ce sera un grand moment de décision politique qui ne concernera pas que Réseau Ferré de France, bien sûr, puisque nous aurons peut-être l'occasion de le voir, le financement d'opération de ce genre représente bien entendu des montants de subvention très importants qui nécessitent l'intervention de l'Etat, des collectivités territoriales, de l'Europe. Enfin on va en parler tout au long de notre réunion d'aujourd'hui. Donc, les échéances maintenant c'est pendant les 2 mois d'été, le rapport, assorti d'ailleurs d'un commentaire qu'on appelle le bilan du président de la commission nationale du débat public qui avalise en quelque sorte le débat et son compte-rendu. Ainsi, après les 3 mois de réflexion laissés à RFF, une décision devrait intervenir en décembre.

Quelles questions sont en débat ? Vous les connaissez aussi très bien. La question du principe, faut-il construire ou non la ligne ? La question de la mixité, la question des couloirs de passage, des précautions, la question des gares nouvelles et la question du financement. (Je vais vite parce que je pense que j'ai affaire à des gens qui connaissent parfaitement le sujet.) Toutes ces questions sont posées ou ont été traitées au cours des réunions publiques. Nous les traiterons j'espère ce soir et nous les traiterons comment ? Eh bien, en faisant appel à vous ; c'est-à-dire que nous allons d'abord demander au Maître d'ouvrage représenté ici par Christian Petit, Directeur régional, Edouard Parant, Chef de projet et leur équipe, d'expliquer le projet. Puis, très rapidement, nous allons vous donner la parole à vous, à la salle et aussi à tout le monde étant entendu que nous interrompons peut-être un moment pour écouter un chercheur de l'Institut national des transports, Xavier Godard. Nous lui avons demandé de nous faire un exposé sur la notion de mobilité et de grande vitesse. Et donc, Xavier Godard nous rejoindra sur la tribune à un moment. Ca relancera un petit peu le débat.

Voilà le programme de la soirée, en espérant que nous pourrons éviter de déborder au-delà de 22h15, 22h30 parce que la journée a été fatigante pour beaucoup d'entre vous, j'imagine. Et que le débat public commence un peu tôt pour se terminer pas trop tard. Voilà. Nous sommes un nombre raisonnable et je pense que tout va bien se passer.

Je n'ai pas donné la parole au Maire de Castelnaudary, tout simplement parce que nous en sommes convenus, il interviendra dans un moment en sa qualité de Président de l'association des maires de l'Aude. Et donc, si vous en êtes d'accord, je voudrais pour l'instant donner la parole à Christian Petit en lui demandant de bien vouloir monter à la tribune.

### **Christian PETIT**

Mme le Préfet, M. le Président du Conseil général, M. le Maire, Mesdames Messieurs. Avant de passer la parole à l'équipe projet, je veux vous dire l'importance particulière de ce débat pour Réseau Ferré de France.

C'est pour nous un débat novateur. C'est le premier débat public post-Grenelle de l'environnement que conduit Réseau Ferré de France sur un projet majeur qui s'inscrira dans le réseau ferré national au service d'un territoire et qui participe à la lutte contre le réchauffement climatique sur une ligne ferroviaire de nouvelle génération qui favorisera le report modal et qui sera construite pour au moins les 100 ans à venir ; avec l'ambition, bien sûr de transporter les voyageurs plus vite 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 territoriales de cette région. Le projet présenté n'est en effet pas le fruit du seul travail de Réseau Ferré de France. Il résulte de la participation continue de l'ensemble des partenaires que sont l'Etat, le Conseil régional, les Conseils généraux et les agglomérations concernées par les études qui ont été réalisées. Le projet que nous vous présentons donc ce soir est le fruit de ce travail collectif.

C'est enfin un débat essentiel, essentiel pour les habitants du Languedoc-Roussillon puisqu'ils peuvent s'exprimer pour la première fois dans la Région comme ce soir à Castelnaudary. Ils sont venus nombreux tout au long du débat pour donner leurs avis afin d'être acteurs des choix qui sont à faire.

C'est essentiel pour le projet qui se trouvera ainsi enrichi et amélioré par toutes ces contributions. Essentiel pour RFF enfin car nous nous engageons à être à votre écoute, à répondre à vos questions et à élaborer ensuite le projet qui répondra le mieux possible aux préoccupations qui auront été exprimées pendant ces 4 mois de débat.

Je vais maintenant passer la parole à l'équipe projet que je vais vous présenter. Elle est composée à la tribune d'Edouard Parant qui est le chef du projet, ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, à ses côtés donc à sa droite Bruno Beauchet qui est en charge des questions économiques et à la droite de Bruno Beauchet, Jean-François Ruiz qui est lui responsable des questions d'environnement et de développement durable.

### **Edouard PARANT**

Très bien. Bonsoir.

Donc, on va vous présenter avec mon équipe les différents scénarios qui vous sont proposés ce soir. Comme Christian Petit l'a rappelé, il s'agit de scénarios qui ont été co-élaborés avec l'ensemble des collectivités. Simplement, en préambule de cette présentation, nous voulons revenir un petit peu sur ce qui fonde à nos yeux l'opportunité de ce projet : les raisons pour lesquelles il nous semble important de le réaliser.

Alors, pour RFF qui croit d'abord à ce projet et qui l'a porté et qui continue de le porter tout au long de ces 4 mois. Le premier point qui nous importe c'est d'entendre, pas uniquement des porteurs politiques mais véritablement la société civile, le désir de projet. Et le meilleur moyen à nos yeux de confirmer l'opportunité de ce projet, c'est d'être capable d'exprimer ce pourquoi on le veut ; c'est-à-dire ses attentes. Ça va être l'objet justement de la réunion de ce soir.

Au final, pourquoi ces temps d'échange sont importants ? Eh bien, c'est pour pouvoir - comme l'a rappelé Christian Petit - aboutir à un projet qui soit partagé au niveau de ses objectifs pour que plus tard, eh bien, ce soit un gage d'accélération de sa réalisation notamment au moment où il s'agira de réunir un tour de table financier.

Les questions qui vont être posées ce soir et qui nous aideront dans la phase suivante du débat ? C'est d'abord : lequel des quatre scénarios que je vais vous présenter souhaitez-vous voir étudier ?

Le deuxième point : Où peut s'inscrire ce scénario dans le territoire régional ? Problématique notamment environnementale. Et quelle est l'interaction avec l'aménagement du territoire ?

Et le troisième point : c'est - une fois qu'on a défini où va passer la ligne - eh bien, il est important de dénombrer où doit-on s'arrêter ? Et d'une manière générale, comment doit-on envisager la desserte du territoire à l'horizon 2020, qui est donc l'objectif de mise en service ?

Donc, je vais revenir un petit peu sur ce premier point qui concerne l'opportunité et puis dans un second temps, nous décrivons les scénarios.

Vous avez ici présentée une carte du réseau ferroviaire à grande vitesse européen tel qu'il est aujourd'hui en 2009. A peu près 1.800 km de lignes à grande vitesse en France. Un réseau espagnol qui se développe ; le réseau français est connecté avec le Benelux et la Grande-Bretagne mais on le voit pour l'instant, eh bien, ça s'arrête au nord de la Région.

En 2020, suite aux projets qui ont été retenus dans le premier paquet du Grenelle, eh bien, on assistera, à peu près, à un doublement du linéaire de ligne à grande vitesse en France. Et on voit que parallèlement, nos voisins eux aussi vont investir massivement pour développer leurs réseaux propres. L'objectif qui motive notre réunion d'aujourd'hui, est de connecter le Languedoc-Roussillon à ces projets.

Donc, l'un des premiers objectifs et ce qui peut fonder l'opportunité de ce projet à une échelle véritablement générale, c'est la dimension européenne. Il s'agit donc de mettre en place un réseau de grande vitesse à l'échelle européenne. Evidemment, en tant que Languedociens, on ne peut se satisfaire de ce seul objectif et donc, il faut voir au niveau régional ce que ce projet peut nous apporter ?

Alors l'objectif au niveau ferroviaire, c'est bien évidemment de pouvoir faire circuler à terme plus de trains pour améliorer les mobilités. Des mobilités qui peuvent être interrégionales, nationales, supranationales mais évidemment, des mobilités qui peuvent être régionales, interurbaines, voire urbaines.

Tout le monde pense bien évidemment au vu de la carte précédente aux TGV donc, à la possibilité de rejoindre des villes, des grandes métropoles européennes grâce à ce projet. Ce qu'il ne faut pas perdre de vue, c'est que ce projet n'a pas qu'une dimension voyageurs ; il a également une dimension de transport de marchandises et on y reviendra très rapidement. Et le troisième volet, le troisième service ferroviaire auquel il doit répondre, eh bien, c'est celui justement de la mobilité urbaine et interurbaine au niveau de la région qui concerne en occurrence les Transports Express Régionaux.

On le voit, un projet très ambitieux qui doit répondre à une forte demande de la mobilité à l'horizon 2020 qui va aller croissante sur l'ensemble de ces services puisqu'on estime que chacun d'eux va, grosso modo, doubler son trafic actuel.

Alors, pour que ce projet soit un projet de report modal, il importe globalement que l'on agisse sur les deux volets, le volet report de marchandises sur le rail et le volet report de voyageurs sur le rail. Concernant le volet voyageurs, qu'importe t'il pour que les gens changent leurs habitudes et viennent sur le train ? Eh bien, c'est peut-être une évidence mais il faut le rappeler, c'est qu'on doit mettre à leur disposition des services ferroviaires qui répondent à leurs demandes. Et notamment, là, je l'illustre avec le TER, quelle est la demande ? Eh bien, d'avoir des trains et des trains à l'heure de pointe. Et donc l'ambition en l'occurrence de l'autorité compétente, le Conseil régional, c'est de mettre des TER sur le réseau actuel sachant que ces TER ont vocation à circuler sur la ligne classique - la ligne classique, c'est celle qui existe aujourd'hui - et donc pour que ce nombre puisse augmenter, eh bien il faut trouver de la place. C'est aussi là un des objectifs de créer une nouvelle infrastructure.

Donc vous le voyez, un objectif très ambitieux en termes de fréquence puisque finalement ce que souhaitent les gens, c'est de se dire : « Je n'attendrai pas mon train une demi-heure, même si je le loupe, j'en aurai un très rapidement. » Et donc, vous avez présenté derrière moi l'amélioration de la fréquence des TER en régions, permise grâce à la mise en service de ce projet.

Sur le volet des trains de marchandises et donc du report modal de marchandises, on n'est pas sur une problématique de fréquence de trains, on est plutôt sur une problématique de régularité, de fiabilité et de disponibilité des créneaux horaires qui permettent aux trains de marchandises de circuler. Actuellement, les trains de marchandises sont un petit peu les « parents pauvres ». Or, quand l'on va interroger les gens qui veulent utiliser le train, quelles sont leurs attentes ?

Eh bien, la première c'est, je dois pouvoir réserver un train et non pas un an à l'avance mais si possible 5, 6 mois et même si je pourrais le réserver le mois d'avant, ils seraient contents. Donc, la première réponse à laquelle on doit répondre... pardon ! La première demande à laquelle on doit pouvoir répondre, c'est la disponibilité de créneaux horaires pour les trains. La deuxième, c'est de mettre à leur disposition un système ferroviaire qui leur permette d'avoir une sécurité d'approvisionnement, qui aujourd'hui est permise par le mode routier. Donc, définir finalement un mode de transport et une chaîne logistique qui soient aussi performants sur les longs trajets parce que c'est là qu'est pertinent le ferroviaire par rapport à la concurrence du camion.

Et donc fiabilité, régularité et disponibilité avec une deuxième ligne, c'est donc plus de trains et la possibilité - on le verra peut-être - de gérer des incidents plus facilement puisqu'on disposera à ce moment-là de deux lignes. Et si on met en place les raccordements adéquats, on pourra aiguiller les trains en cas de portions coupées.

Donc, je vais maintenant passer la parole à Bruno Beauchet qui va vous détailler un petit peu d'où viennent finalement ces prévisions ? Que ce soit des prévisions qui sont faites pour les voyageurs ou que ce soit des prévisions qui soient faites pour le transport de marchandises. Vous voyez derrière moi présentés les gains qui vont être permis par le projet et donc, Bruno va vous expliquer un petit peu d'où viennent ces résultats.

### **Bruno BEAUCHET**

Dans le cadre des prévisions de trafic, que ce soit voyageurs ou marchandises, on retrouve toujours trois niveaux de développement potentiel de trafic. C'est le niveau européen, le niveau national et le niveau régional.

Alors, si on fait un focus maintenant sur la partie fret, on voit par exemple qu'au niveau européen, la Commission européenne a identifié des corridors à dominante fret. Elle est partie sur la base de six corridors et on voit que la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan est inscrite dans l'un de ces corridors qui est le corridor Valence-Budapest.

Ensuite aussi au niveau européen, on retrouve l'ambition du port de Barcelone. Le port de Barcelone développe, crée des nouveaux terminaux portuaires pour accueillir plus de bateaux, plus de trafics mais pour cela, il va falloir acheminer les marchandises, les faire venir au port et les renvoyer. Et donc pour faire ce développement, le port de Barcelone compte s'appuyer sur le mode ferroviaire et essentiellement, envoyer des marchandises au nord des Pyrénées et donc utiliser le couloir languedocien. Et d'ailleurs, on retrouve cela, aussi, dans la stratégie du port de Barcelone, d'implanter des ports secs. Il y en a un par exemple un à Toulouse. Donc, il y a de réelles ambitions au niveau européen.

Après, au niveau national, on le voit aussi. Par exemple, il y a eu le débat public sur la Vallée du Rhône et de l'Arc languedocien, sur la problématique des transports. Il y a eu des réunions dans la région d'ailleurs. L'une des conclusions de ces débats publics, c'était de développer les modes non routiers et ça c'est traduit d'ailleurs dans ce qui est plus récent, le Grenelle de l'environnement qui, cette fois, fixe des objectifs de développement pour les modes non routiers. On retrouve aussi niveau national pour le fret une volonté donc de

développer le fret ferroviaire à travers la mise en place de la concurrence avec des nouveaux opérateurs de fret qui viennent concurrencer Fret-SNCF.

Et au niveau régional en Languedoc-Roussillon, il y a aussi de nombreux atouts pour favoriser ce développement du fret ferroviaire. Par exemple, des ports qui sont embranchés, le port de Sète, Port-la-Nouvelle, qui sont embranchés avec le mode ferroviaire et qui peuvent s'appuyer sur ce mode pour développer leurs trafics.

Ensuite, il y a aussi des plateformes logistiques, essentiellement dans les Pyrénées orientales, Perpignan-Saint Charles - dont la capacité va être doublée - le Boulou, Rivesaltes. Donc, il y a des plateformes logistiques qui génèrent du trafic ferroviaire. Et enfin, en Languedoc-Roussillon, c'est un couloir de transit européen, national ; vous avez des flux Toulouse vers Marseille et vers la Vallée du Rhône. On a déjà des services ferroviaires performants avec des trains massifs donc entiers du transport combiné. Donc, on a des services performants dans la Région.

Donc, on retrouve ces trois composantes : européenne, nationale et régionale, qui favorisent le développement du fret ferroviaire. Or, cela se traduit comment en termes de prévision de trafic ?

Donc, aujourd'hui, c'est près de 10 millions de tonnes en Languedoc-Roussillon qui transitent sur le mode ferroviaire. En 2020, on estime que les prévisions de trafic seront de 19 millions de tonnes. On a pratiquement un doublement des trafics ferroviaires de marchandises. Ça, ce sont les prévisions de trafic avec le projet de ligne nouvelle. Comme l'a dit Edouard, ça apporte de la fiabilité et de la régularité pour les trafics de marchandises. Sans le projet de ligne nouvelle, on attendrait uniquement 16 millions de tonnes. Donc, le projet apporte plus 3 millions de tonnes. Ça va permettre de passer de 10 millions de tonnes aujourd'hui à 19 millions de tonnes en 2020. Alors, cette croissance des trafics que l'on retrouvera en Languedoc-Roussillon, comme on le voit, elle est essentiellement portée par du trafic transpyrénéen ou du trafic venant d'Espagne et allant vers les régions françaises ou vers les autres pays européens.

Aujourd'hui, le trafic franchissant les Pyrénées par mode ferroviaire, c'est 2,7 millions de tonnes ; presque 3 millions de tonnes, c'est ce qui passe à Cerbère-Port-Bou. Et en raison des contraintes d'écartement par exemple, à Cerbère, il faut effectuer un changement d'essieu ; à Port-Bou, un transbordement d'un train vers un autre. Donc, il y a des contraintes très fortes pour le développement des flux transpyrénéens. Donc, grâce à la concession Perpignan-Figueras qui supprime ce problème, plus ce que je vous ai expliqué - un potentiel de développement de trafic au niveau européen - eh bien, cette prévision de trafic devrait passer de presque 3 millions de tonnes à 12 millions de tonnes en 2020 pour les échanges transpyrénéens. Et ces prévisions de trafic ferroviaire fret, pour le niveau national, proviennent d'hypothèses du ministère des transports, donc le MEDAD, qui a fixé des hypothèses de développement. On a donc pris ces hypothèses pour faire nos prévisions de trafic. Pour les flux transpyrénéens, on s'est appuyé sur un groupe franco-espagnol donc qui a retenu des hypothèses partagées par le ministère des transports espagnols, le Fomento, et par le ministère des transports français.

Donc, néanmoins ces prévisions de trafic, on voit presque un doublement du trafic ferroviaire en Languedoc-Roussillon. Néanmoins, ça reste prudent en termes de prévision. Jusqu'à aujourd'hui, la part modale du fret ferroviaire dans les échanges, dans les flux de marchandises en Languedoc-Roussillon, est de 6,3 %. En 2020, globalement elle passerait à 8,6 %. Donc, ça reste modeste et prudent. Par contre, si on s'intéresse aux échanges de transit en Languedoc-Roussillon, aux flux de transit, c'est là où le mode ferroviaire est le plus

pertinent puisqu'on est sur des distances plus importantes, plus longues donc, c'est là où il va pouvoir concurrencer le mode routier.

Aujourd'hui, déjà le mode ferroviaire est à 14 % de part de marché. En 2020, il attendrait 18 % de part de marché. Ces prévisions de trafic restent donc prudentes. Il y a un potentiel de développement. Ça reste prudent comme vous voyez, en termes de part de marché, pour concurrencer le mode routier mais c'est en cohérence avec le plan stratégique espagnol pour ses prévisions transpyrénéennes et avec le concessionnaire, TP FERRO, qui avait fait au préalable ces prévisions de trafic.

### **Edouard PARANT**

Donc on l'a vu, on est revenu un petit peu sur les raisons qui, à notre sens, fondent l'opportunité de ce projet. On vient de vous présenter un petit peu la méthodologie qui a permis finalement de définir les hypothèses constitutives de nos prévisions de trafic. On va maintenant vous présenter comment on a traduit cela en termes de scénarios et on va vous présenter les quatre scénarios du débat public.

Le premier, il s'agit d'un scénario de grande vitesse. C'est finalement une ligne à grande vitesse telle qu'on les connaît au jour d'aujourd'hui avec une infrastructure uniquement dédiée au transport de voyageurs. Cette infrastructure est dimensionnée pour faire rouler les trains à la vitesse la plus rapide que l'on connaisse aujourd'hui par rapport à la ligne est-européenne, à savoir 320 km/h. Par rapport à ce projet qui était celui qui avait été étudié en 1995, on a proposé également trois autres scénarios.

Le premier consiste finalement à adapter l'infrastructure pour lui permettre également de faire circuler les trains de marchandises. Ce qui suppose notamment de réduire les pentes qu'auront à franchir les trains puisque les trains de marchandises sont des trains lourds. Et donc dans ce cas, on est obligé de faire des terrassements plus importants. On verra quelle est l'incidence tout à l'heure en matière de travaux et de coûts. Autres points importants sur ce scénario, outre le fait qu'il soit mixte ; c'est-à-dire voyageurs et fret, on décide pour limiter les investissements de construire uniquement deux voies et donc, cela nous oblige à faire circuler les trains à grande vitesse à une vitesse qui ne soit pas la vitesse maximale. On le voit bien par rapport à l'autre scénario 220 km/h contre 320 km/h.

Le troisième scénario est un scénario lui aussi mixte, dans lequel on décide donc de pouvoir faire circuler les trains de marchandises mais dans lequel on ne fait pas de compromis sur la vitesse des trains les plus rapides. Et donc, on souhaite qu'ils circulent à 300 km/h et on verra quelle est la conséquence. On a évidemment la conséquence des terrassements pour les pentes et on verra qu'il y a aussi des voies d'évitement supplémentaires à construire.

Le quatrième scénario finalement n'est pas un scénario à proprement parler de ligne nouvelle. Il s'agit d'un scénario d'adaptation de la ligne existante, adaptation uniquement réalisée entre Montpellier et Narbonne qui est finalement la section sur laquelle on a un véritable problème de capacité, donc de pouvoir faire circuler l'ensemble des trains en 2020 et ces investissements consistent finalement à créer des troisième ou quatrième voies le long de l'infrastructure existante.

Alors, pour un petit peu visualiser où vont les trains suivant les différents scénarios et sur quelle ligne circulent-ils ? Evidemment dans le premier, on décide de créer une infrastructure dédiée aux voyageurs et pour ceux qui veulent aller vite. Donc, sur cette ligne nouvelle ne circulent que des TGV. Le pendant étant que sur la ligne actuelle, on retrouvera donc l'ensemble des TER qui ont vocation à desservir finement le territoire et donc toutes les principales agglomérations. On y retrouve évidemment tous les trains de marchandises

puisqu'ils ne peuvent pas aller sur l'autre ligne et on y retrouve également une partie des dessertes TGV notamment pour des villes comme Sète et Agde et puis, il y a également les autres métropoles mais majoritairement dans ce cas-là, la desserte se ferait par des gares nouvelles.

Le deuxième scénario qui est donc un scénario mixte et je vous affiche également le troisième puisque finalement le raisonnement est un petit peu le même, on peut reporter de par les caractéristiques techniques de l'infrastructure, une partie du trafic de marchandises sur la ligne nouvelle. Ce qui permet finalement de répartir ces circulations sur les deux lignes et donc vous avez un petit peu moins de marchandises qui passent sur la ligne classique, cela laisse un petit peu de plus de place sur cette infrastructure pour le moment venu rajouter des trains.

Alors quel est l'impact en termes de temps de parcours de ces différents scénarios ? Dans le premier scénario, comme c'est le scénario qui permet les plus grandes vitesses, c'est évidemment celui qui permet les plus grands gains de temps de parcours. A titre d'exemple, nous vous présentons donc un trajet direct entre Montpellier et Perpignan qui sont les deux extrémités du projet, environ 150, 160 km suivant les corridors. Vous voyez qu'au jour d'aujourd'hui, on met 1h et demi pour parcourir ce trajet. A l'horizon du projet avec ce type d'infrastructures, on pourrait diviser par deux le temps et donc le rendre inférieur à 3/4h. On voit également que - et ça nous intéresse particulièrement ce soir - ce projet servirait également à des agglomérations et à des bassins de vie qui ne sont pas directement positionnés sur la bande littorale puisque sur un trajet - on a avait mis ici Carcassonne - eh bien, vous bénéficiez du gain de temps sur la portion où le train utilisera la ligne nouvelle, en l'occurrence jusqu'à Narbonne.

Pour les autres projets, eh bien, on voit que dans le scénario de ligne nouvelle à 220 km/h pour les trains les plus rapides, on gagnerait encore du temps. Ce n'est pas négligeable par rapport à aujourd'hui, c'est une demi-heure ; c'est-à-dire qu'on serait capable de faire du Montpellier-Perpignan en moins d'une heure.

Troisième scénario, eh bien, on retrouve des gains de temps de parcours similaires au premier scénario sachant que les temps de parcours ont été arrondis à 5 min près à ce stade de définition des projets.

Autre critère qui permet d'apprécier l'opportunité de chaque projet et de voir comment se comportent les scénarios entre eux, c'est leur participation à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Alors on voit au travers de ces trois scénarios qu'à chaque fois, le bilan est positif ; c'est-à-dire que finalement, ils limiteraient le volume de gaz à effet de serre produit. Pourquoi ? Eh bien, en fait, vous avez deux composants qui permettent de le réduire : la composante voyageurs et la composante marchandises.

Pour les voyageurs, c'est essentiellement le fait de gens qui vont changer le mode de transport notamment l'avion et qui vont se reporter par le TGV. C'est également toutes les personnes qui vont abandonner leurs voitures le matin pour aller au travail et qui vont basculer sur le TER. Et puis le deuxième volet de ce bilan énergétique, c'est évidemment le transport de marchandises et donc le report modal de marchandises avec le mode routier qui est concurrencé en partie par le mode ferroviaire là où il est pertinent. La conclusion, c'est que le scénario qui cumule ces avantages offre le meilleur bilan.

Dernier point de comparaison, il s'agit finalement quelque part de l'évolutivité du scénario. Est-il capable de continuer à accueillir des trains après sa mise en service ? Les quatre scénarios qui vous sont présentés ont été dimensionnés « a minima » pour accepter l'ensemble des trains tel qu'on a estimé qu'il serait en 2020 évidemment. Donc ce que l'on

vous présente ce soir, là, c'est le nombre de trains que l'on pourrait rajouter après la mise en service, traduit en nombre de TER et en nombre de trains de fret qui sont finalement les services ferroviaires sur lesquels on a le moins de visibilité puisqu'il y en a un qui dépend d'une volonté politique et l'autre d'un contexte concurrentiel qui est en train d'évoluer fortement. Que constate-t-on ? Eh bien, dans le cas où on décide de construire une ligne nouvelle pour un seul type de service à savoir les voyageurs à grande vitesse, on dédie donc cette infrastructure à ce service et donc, en l'occurrence on ne pourra pas ajouter sur cette ligne nouvelle des TER ou des TGV. Donc, si on veut ajouter ces circulations, on ne peut le faire que sur la ligne classique. Et comme on vous l'a présenté tout à l'heure, la ligne classique en 2020 aura deux fois de plus de TER déjà, et deux fois de plus de fret qu'aujourd'hui ; c'est-à-dire qu'elle sera plus chargée qu'aujourd'hui.

Dans les deux autres scénarios centraux dans lesquels vous pouvez, vous avez la possibilité de répartir les circulations entre les deux lignes, eh bien, évidemment, vous développez un petit peu plus de capacité à la fois sur la ligne nouvelle puisque vous pouvez y mettre des trains de marchandises et à la fois sur la ligne classique puisque vous avez enlevé une partie des trains de marchandises.

Le quatrième scénario lui est un scénario, je vous l'ai dit, qui est a minima et donc qui n'est pas évolutif. Ce qui explique que finalement on n'a quasiment pas de capacité résiduelle au-delà.

Alors quand on traduit tout cela en termes de coûts finalement, où va-t-on ? Là, on va vers des coûts qui sont très élevés. Il faut en avoir conscience puisque - on le verra et on aura l'occasion de l'aborder - ces projets sont désormais cofinancés : Etat, collectivités publiques, entreprises publiques et éventuellement partenaires privés. Un projet a minima, c'est de toute façon plus de 2 milliards d'euros, 2,5 milliards. Et un projet de ligne nouvelle, c'est plus de 4 milliards d'euros jusqu'à 6 milliards d'euros pour le scénario le plus ambitieux. Ces coûts intègrent le coût des raccordements, le coût de la ligne et le coût des gares sachant que le linéaire de raccordement et le nombre de gares varient d'un scénario à l'autre.

Par exemple, sur les gares, dans le premier scénario, vous avez 5 gares nouvelles, dans le second une seule et dans le troisième 4. Vous voyez que le coût des gares nouvelles va de 150 millions d'euros à 600 millions d'euros.

Alors, on a décrit un petit peu les scénarios. Par contre, je vous avais dit qu'il y avait trois questions qui étaient posées au débat : les scénarios, les couloirs de passage, la desserte. Donc, on va revenir un petit peu maintenant sur le choix des couloirs de passage même si ce n'est pas forcément la problématique ce soir. Finalement, un choix de couloir de passage qui a été bien dégrossi au moment des études et sur lequel des arbitrages ont été rendus avec les collectivités, ce qui permet de vous présenter un choix restreint par rapport à d'autres projets. Un double couloir entre Montpellier et Narbonne engendrera des politiques de dessertes éventuellement différentes et un couloir unique au sud de Narbonne se rapprochant de l'infrastructure qui est l'autoroute.

Alors, je vais passer la parole à Jean-François Ruiz qui va vous expliquer comment, finalement, ce résultat brut qu'on vous livre ce soir a été élaboré et qu'est-ce qui fonde finalement la légitimité d'aller vous présenter ces couloirs de passage qui font 5 km de large à ce stade du débat public.

**Jean-François RUIZ**

Merci, Edouard.

Donc, je vais vous présenter ce soir la démarche des études environnementales que nous avons mise en œuvre dans le cadre des études préparatoires au débat public, pour en arriver au final, au choix de plusieurs couloirs de passage pour ce projet. Je vais axer ma présentation en quatre grandes parties, qui seront assez rapides ce soir. Je vais d'abord vous présenter l'aire d'étude dans laquelle nous avons travaillé et comment nous l'avons définie. Ensuite, vous décrire le diagnostic environnement que nous avons mis en œuvre. Par la suite, comment nous avons mis en œuvre une analyse des sensibilités au sein de cette aire d'étude afin de décliner des couloirs de passage préférentiels pour ce débat public ?

Comme vous le voyez sur cette diapositive, c'est une aire d'étude assez vaste qui comporte plus de 200 communes, qui fait près de 4.000 km<sup>2</sup> et qui recouvre un million d'habitants. Donc c'est une aire d'étude assez large pour n'écarter aucune solution de passage entre Montpellier et Perpignan. Donc, on peut voir qu'elle s'appuie sur le littoral méditerranéen jusqu'à l'arrière-pays des contreforts et par là même, elle a permis d'englober toutes les aires de vie qui étaient présentes et les plus denses au sein de ce territoire.

Donc, au sein de cette aire d'étude, nous avons réalisé un diagnostic environnement. Là, je vous ai mis quelques cartes sur cette diapositive mais elles sont toutes présentées dans les dossiers que vous avez pu vous procurer à l'accueil avec les commentaires. Elles sont donc présentes dans ce support et dans toutes les études que nous avons mis à disposition sur le site de la Commission particulière. Un diagnostic environnement que nous avons découpé en quatre grandes parties donc les milieux aquatiques, les ressources en eau, l'environnement humain et les activités, les milieux naturels et les patrimoines et les paysages.

Pour en arriver à ce travail, nous avons, dans un premier temps, fait une collecte de données auprès des services de l'Etat tels que la direction régionale de l'environnement, les directions départementales de l'équipement. Nous avons également travaillé avec les collectivités territoriales qui regroupent pas mal de données, notamment sur les zones Natura 2000. Et enfin, l'originalité, c'est que nous avons associé le milieu associatif de l'environnement dans la collecte de ces études car nous avons réalisé des ateliers environnement lors des études préparatoires afin de recueillir les avis d'associations comme la Ligue de protection des oiseaux, les sociétés de protection de la nature mais également les parcs naturels régionaux comme le parc naturel régional de la Narbonnaise avec qui nous avons travaillé pendant 2 ans. S'agissant en premier lieu de l'eau : vous verrez mieux sur les dossiers que l'eau est une composante majeure de cette aire d'étude, avec de nombreux cours d'eau, de nombreuses zones inondables et également des eaux souterraines fortement représentées et fortement exploitées pour les besoins d'irrigation pour l'agriculture mais également pour l'alimentation en eau potable pour les populations présentes dans cette aire d'étude.

Concernant l'environnement humain, c'est une zone d'étude qui - comme on l'a vu tout à l'heure dans le diagnostic - concentre près d'un million d'habitants, qui comporte de nombreuses surfaces urbanisées ; nous avons à peu près 10 % de cette aire d'étude qui sont urbanisées. Donc, ce sont les taches en rouge que vous voyez au niveau des agglomérations mais également de l'habitat diffus qui caractérise cette aire d'étude. En termes de milieu humain, il est également intéressant de noter que toutes les petites zones rosées que vous voyez sont les zones agricoles qui représenteraient de 50 % de l'aire d'étude et notamment la viticulture et les Appellations d'origine contrôlée.

Concernant le milieu naturel, nous sommes en présence de nombreux sites Natura 2000 qui sont des zones de protection du milieu naturel, qui représentent près de 30 % de la surface de cette aire d'étude. Cela n'a rien d'étonnant quand on sait que le Languedoc-Roussillon

abrite près de 70 % des espèces animales et 50 % des espèces végétales présentes sur l'ensemble de la France.

Et enfin, en termes de patrimoines et de paysages, nous avons également de grands ensembles paysagers remarquables comme le massif de la Clape, le massif de la Gardiole et également de nombreux monuments historiques, certains de renommée internationale comme le Canal du Midi.

Une fois que nous avons dressé ce constat, thème par thème, nous avons mis au point avec la direction régionale de l'environnement une méthode de hiérarchisation des sensibilités du territoire dans lequel nous avons travaillé pour essayer de déterminer les sensibilités présentes dans le territoire et de trouver les zones à fort enjeu. Nous avons affecté tout simplement des coefficients de sensibilité forts, très forts, modérés à chaque thème de l'environnement que nous avons recensé et nous les avons ensuite superposés et cumulés afin d'avoir une vision globale de cette aire d'étude. Le résultat est une cartographie de synthèse qui est un véritable outil d'aide à la décision pour définir des couloirs de passage. Nous voyons sur ce type de cartes qui sont montées par des systèmes d'informations géographiques et qui ont été après quand même analysées par les experts qui travaillent avec nous, ressortir les zones de cumul de sensibilités : ce sont les zones qui tendent vers le marron et le violet. On se rend compte qu'il y a des secteurs comme les vallées des cours d'eau, les zones urbaines, les aires AOC et plus particulièrement la frange littorale du Languedoc-Roussillon, qui sont les zones qui comportent le plus de sensibilités dans lesquelles, il sera relativement difficile d'insérer un projet ou qui demanderaient des mesures correspondantes.

Cet outil d'aide à la décision, comme vous l'a dit Edouard tout à l'heure, c'est entré dans une démarche globale de détermination des couloirs. Nous avons donc pris en compte l'aspect environnement, qui a été également analysé pour déterminer des couloirs en intégrant le coût de construction d'un projet. Il faut savoir qu'il est plus cher de faire un projet ou de dessiner un projet dans les zones de relief que dans les zones planes. Et nous avons également pris un troisième critère qui est le critère desserte de villes, desserte des aires urbaines.

Au final nous avons retenu... là vous avez juste les deux couloirs qui ont été retenus entre Montpellier et Narbonne. Il y a un couloir qui a été proposé entre Narbonne et Perpignan. Il est sur les dossiers que vous avez pu prendre à l'accueil. Au final, nous avons donc défini deux couloirs dans la partie nord de l'aire d'étude et un couloir dans la partie sud.

On se rend compte que malgré tout le travail qui a été fait et du fait de la richesse de ce territoire sur toutes les composantes que nous avons étudiées, il reste encore des sensibilités dans ces couloirs de 5 km. Ce sont des sensibilités de milieux humains, des sensibilités de milieux naturels, de patrimoines historiques. Nous avons les vallées de l'Aude en termes de zone inondable, nous avons le canal du Midi, enfin le canal de la Robine au niveau de Narbonne et nous avons après des zones Natura 2000. Du fait de l'importance et de la richesse de ce territoire, les couloirs proposés ont encore des sensibilités environnementales.

Donc, tout l'enjeu des études à venir après le débat public et quel que soit le couloir qui sera retenu, ça sera de définir le tracé de moindre impact environnemental pour les étapes à venir.

**Edouard PARANT**

Donc, dernier point des trois questions qui sont posées ce soir - nous avons vu les scénarios, les couloirs de passage - maintenant, la politique de desserte à l'horizon 2020 permise ou envisageable grâce à ce projet.

La première des questions qui se posent c'est : à partir d'une ligne nouvelle, doit-t-on ou non créer de nouvelles gares ? C'est la première question qui vous est posée.

Ce travail est mené en partenariat avec les responsables en charge de l'aménagement du territoire, localement au niveau départemental et évidemment au niveau régional avec tous les outils, que ce soit des plans de déplacement urbain, les SCOT ou encore le SRADT.

Que constate-t-on ? Eh bien que sur chaque aire urbaine ou chaque bassin de vie a été envisagée la réalisation de nouvelles dessertes. C'est ce que l'on voit avec finalement les cercles orange. Nîmes évidemment avec trois sites identifiés, Montpellier avec deux sites. Ces deux agglomérations étant finalement sur le contournement de Nîmes-Montpellier et non pas sur la partie Montpellier-Perpignan. Et donc sur le projet qui nous intéresse ce soir, se pose notamment la question de comment desservir le territoire compris entre Pézenas, Agde, Lézignan et Narbonne ? Avec la possibilité finalement de positionner 4 gares nouvelles : deux dans l'Est et au Nord-Est de Béziers, suivant le couloir qui serait retenu ; une dans l'ouest narbonnais, avec notamment une interconnexion possible avec la ligne classique actuelle qui part vers Toulouse-Narbonne et puis la possibilité de connecter une gare entre Béziers et Narbonne à la ligne classique. Et puis tout au Sud du projet, la desserte de l'aire urbaine de Perpignan avec deux sites : l'un au Soler et l'autre à Rivesaltes.

Qu'est-ce que ça peut donner dans tous les cas en termes de desserte TGV ? C'est uniquement ce qu'on vous présente ce soir pour l'agglomération de Carcassonne, eh bien pour vous aider à lire ce scénario, sur cette diapositive, vous avez les scénarios en colonne et puis, vous avez les années actuelles et à l'horizon du projet. Vous pouvez voir que, globalement par rapport à aujourd'hui, vous aurez une amélioration de la desserte grande ligne permise, pas parce qu'il y aura une ligne nouvelle au niveau de Carcassonne avec le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan mais parce que les gains de temps permis par Montpellier-Perpignan amèneront finalement une clientèle nouvelle sur le rail. Et donc les gains de temps permettront d'accroître cette offre commerciale. C'est entre 22 et 30 dessertes grande ligne à l'horizon du projet ; après, ce qu'il est important de regarder, c'est combien seront réalisées en gare nouvelle ou combien seront réalisées en gare centre. En l'occurrence, pour Carcassonne, cette question ne se pose pas puisque à l'horizon du projet, on est toujours sur la ligne classique.

Dernier point de cette présentation, il s'agit de vous donner un petit éclairage en termes de calendrier sur ce qui va se passer très rapidement et puis où est-ce qu'on va dans la concrétisation et la réalisation de ce projet ?

Aujourd'hui, c'est le temps du débat public. Ce débat public, comme l'a rappelé Claude Bernet, va se clôturer le 03 juillet officiellement. Le 03 septembre, la Commission nationale et la Commission particulière présenteront finalement leur rapport suite au débat. RFF aura alors 3 mois pour publier sa décision sur ce projet. Vais-je poursuivre ? Et si oui, dans quelle direction ? Donc, ça veut dire qu'avant la fin de l'année 2009, une décision a été prise sur ce projet.

Les étapes suivantes : c'est repartir dans un processus d'études évidemment plus détaillées puisque l'objectif, c'est d'approfondir un scénario avec un couloir et une politique de desserte. C'est ce que l'on appelle les études préalables à la déclaration d'utilité publique qui vont nous emmener, finalement, petit à petit à resserrer les possibilités qui nous sont offertes pour aboutir à un tracé. Tracé qui sera soumis donc à une enquête d'utilité publique

pour obtenir la déclaration d'utilité publique à l'horizon 2015. C'est notre objectif. Ensuite, seulement pourra commencer la phase de travaux, phase de travaux qui devrait nous permettre une mise en service à l'horizon 2020 du projet.

Je vous remercie.

### **Claude BERNET**

Bien. Mesdames, Messieurs, je crois que l'explication a été claire. Petite explication pour les prises de parole, nous avons des micros qui sont situés aux extrémités ou... voilà, là où la demoiselle fait signe. On utilise un peu le système des assemblées parlementaires ; c'est-à-dire que pour s'exprimer, il faut aller au micro. On a tout de même un micro baladeur pour les premiers rangs notamment pour M. le Maire de Castelnaudary, président de l'Association des maires et auteur d'ailleurs d'un cahier d'acteurs.

### **Patrick MAUGARD**

Voilà. C'est à ce titre M. le président de la commission que je m'exprimerai.

D'abord, je voudrais en tant que Maire de Castelnaudary vous accueillir dans notre ville, vous dire que nous sommes heureux de vous avoir parmi nous aujourd'hui avec l'ensemble de votre équipe. On a eu l'occasion de travailler ensemble sur le dossier du grand contournement de Toulouse, ça ne s'est pas très bien terminé, M. le Président, mais je dois saluer votre impartialité, votre objectivité, votre convivialité qui ont fait que les débats qui ont présidé au grand débat public sur ce grand contournement ont été fructueux et en tous cas, empreints de démocratie et de convivialité. Voilà, donc, je voudrais donc vous saluer, vous adresser tous mes remerciements pour ce débat précédent.

Je ne reviendrai pas sur la raison que vous avez évoquée, qui a fait retenir la ville de Castelnaudary pour le débat de ce soir. C'est vrai que nous sommes quand même très à l'ouest du département et un peu excentrés par rapport au sujet qui nous préoccupe. Il n'en demeure pas moins que l'ensemble des maires de l'Aude ont été amenés à s'exprimer sur ce projet. On a fait une assemblée générale voici quelques semaines à Montréal (c'est une commune à côté de la Castelnaudary) où nous avons une grande majorité des maires qui étaient présents et nous avons évoqué cette ligne à grande vitesse. Nous avons au préalable travaillé avec les services du conseil général et vous-mêmes, M. le Président du Conseil général. Donc, je sais que dans un petit moment, vous allez développer un argumentaire très précis là-dessus. Je vais me contenter moi simplement de donner la conclusion de l'Association des maires de l'Aude préoccupée donc par cette ligne à grande vitesse. Alors, simplement, l'Aude a 438 communes. Les 3/4 des maires sont plutôt de l'intérieur et 1/4 donc des communes sont sur la frange littorale qui est impactée directement par le projet. Les autres 3/4 sont aussi impactés mais ont une vision un peu différente et voudraient élargir en fait le propos.

Alors, pour l'Aude, il est bien évident en fait que c'est un enjeu déterminant que cette ligne à grande vitesse et qui est en tout cas porteur d'avenir pour nous. Cette ligne répond pour nous à une triple exigence, une exigence sociale, économique et environnementale. Je laisserai le souhait à M. le président de développer. Dans ces conditions, au niveau de l'Association des maires, nous avons estimé, donc, que la ligne à grande vitesse doit être mixte. Alors, entre le scénario 2 et le scénario 3, c'est une affaire en fait de coût qui sépare ces 2 scénarios. Il est bien évident que le scénario 3 offre un panel d'avantages qui n'est pas négligeable sauf bien sûr au niveau d'un coût qui est bien plus élevé que le reste, notamment que le choix n°4.

Donc, une ligne mixte : scénario 2, 3 avec - et là, c'était pour nous un point très très fort de discussion - une interconnexion entre Toulouse et Narbonne ; c'est-à-dire qu'on ne peut pas séparer, donc, cette ligne à grande vitesse qui relie Amsterdam à Séville, d'une interconnexion avec Toulouse qui sera reliée bientôt avec Paris, Toulouse et Narbonne. Donc, fatalement, nous aurons ce débat. Je crois que d'ailleurs il est déjà lancé, enfin, du moins, il n'est pas loin d'être lancé. Mais ce débat portera donc fatalement sur une ligne entre Toulouse et Narbonne. Cette ligne qui se fera entre Toulouse et Narbonne sera à grande vitesse. La gare ? Cette nouvelle gare ne peut être donc qu'à Narbonne. Le croisement naturel se situe à Narbonne. Donc, nous avons aussi estimé que cette nouvelle gare devrait se situer à Narbonne.

Donc, par rapport au débat qui nous réunit aujourd'hui, sur la ligne Montpellier-Perpignan, il faut rajouter consubstantiellement cette ligne entre Toulouse et Narbonne, conclure à l'implantation d'une gare sur Narbonne.

Et puis enfin, un dernier point, il concerne le financement. Nous avons pu donc observer que les autres lignes à grande vitesse de ce type étaient financés très fortement par l'Europe. Et là, je me tournerais vers vous Mme le Préfet que nous accueillons aussi avec grand plaisir à Castelnaudary. Ces lignes européennes qui existent déjà un peu partout en France sont financées à très fort taux par l'Europe à hauteur de 20 à 25 %. Nous comprendrions très mal que cette ligne qui relie Amsterdam à Séville et ce tronçon Montpellier-Perpignan ne bénéficient pas de financements qui seraient de l'ordre de 20 à 25 %. Ce qui nous permettrait d'être plus pertinents dans le choix de nos scénarios. Il est évident que plus nous sommes aidés dans cette affaire-là, plus nous pouvons choisir un scénario qui s'avèrera en définitive très utile.

Voilà. Donc, ligne mixte, une interconnexion Toulouse - Narbonne, une gare à Narbonne et enfin, une forte participation, en tout cas, beaucoup plus forte que celle qui est prévue de l'Europe pour nous permettre donc d'envisager un scénario qui soit pertinent et qui répond aux attentes donc de nos populations. Voilà !

Merci de votre attention M. le Président, à vous aussi Mesdames et Messieurs les membres donc du grand débat.

### **Claude BERNET**

Merci. M. le Président du Conseil général.

### **Marcel RAYNAUD**

Mme le Préfet, M. le Président, Mesdames et Messieurs les membres de la Commission, M. Représentant de RFF, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs. Nous voilà donc à une semaine de la réunion de clôture du débat public à Montpellier et l'Aude a la satisfaction d'accueillir une deuxième réunion publique sur son territoire.

La décision du Conseil d'Etat d'annuler les élections municipales à Carcassonne, vous l'avez précisé M. le Président, qui ouvre de fait une période électorale, vous a amené à choisir une autre ville pour organiser ce débat public. C'est vraiment dommage pour le Carcassonnais, premier site touristique de l'Aude, de ne pas pouvoir s'exprimer à domicile mais j'espère que le message du territoire sera porté et écouté. C'est en revanche heureux bien évidemment pour Castelnaudary et le Lauragais, région placée sous l'influence de la dynamique de l'agglomération toulousaine. C'est une chance pour le débat public sur la construction de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan en effet. Cela met encore plus en évidence la réalité de la vie économique et sociale audoise. La réalité des relations avec les territoires mitoyens de

l'Aude, la réalité des flux de transport de personnes et de marchandises dans notre Département.

Nous sommes aujourd'hui au cœur du débat des liaisons avec le sud-ouest. Tenir ce débat dans l'amphithéâtre d'Arterris à Castelnaudary est d'ailleurs hautement symbolique.

M. le Président, Mesdames et Messieurs, cette période de débat officiel va se conclure et les questions évoquées en Languedoc-Roussillon, Catalogne et Midi-Pyrénées vont rester d'actualité pendant toute cette année et plus loin encore après la décision favorable du Conseil d'administration de RFF en décembre 2009. Je ne doute pas de la décision du Maître d'ouvrage car il aura pu constater une première évidence. Il n'y a pas eu d'opposition à ce projet majeur pour l'ensemble du territoire. Dans un sud de France si prompt à s'opposer et à s'enflammer, c'est une révélation majeure.

Le projet ligne nouvelle Montpellier-Perpignan n'a pas trouvé d'opposant. Il n'a pas rencontré l'indifférence des acteurs économiques et sociaux. Vous savez que dans l'Aude, le Conseil général a tout fait pour que les collectivités et institutions s'impliquent dans ce débat et que les voix du territoire portent et soient reconnues. Le résultat est atteint puisque la Commission du débat public a reçu les cahiers d'acteurs de ceux qui comptent dans ce Département. Il ne faudra pas à partir de ce constat que l'Aude soit oublié et qu'avantage soit donné aux expressions collectives du réseau des villes ou du collectif représenté par la Région. A ce sujet, je suis obligé de dire que la seule position officielle du Conseil général de l'Aude est celle exprimée dans son cahier d'acteurs. Nous avons été partenaires de la rédaction du cahier d'acteurs des collectivités locales du Languedoc - Roussillon, réalisé à l'initiative du Conseil régional. Nous avons exprimé notre désaccord sur la conclusion de ce rapport portant sur le renvoi à plus tard de la question des gares nouvelles. Pour les Audois, il n'est pas possible d'accepter ce renvoi ou ce refus de gares nouvelles, je devrais dire, et de se satisfaire d'une seule gare nouvelle régionale à Montpellier Sud-Est. C'est le point commun de tous les cahiers d'acteurs présentés par les collectivités et institutions audoises : l'existence d'une gare nouvelle à l'ouest de Narbonne. L'Aude est une terre de passage, c'est le carrefour du grand Sud entre l'Espagne et l'Europe du Nord, entre le Sud-Ouest de l'Espagne et le Portugal et l'Europe de l'Est. L'Aude ne se contentera pas de supporter les flux de personnes et de marchandises au seul bénéfice d'autres zones géographiques.

Pour ceux qui en doutaient encore, le débat fait apparaître que ce projet était avant tout un projet à dimension européenne. C'est la liaison entre de très grandes villes comme Barcelone, Lyon et Marseille. Mais le vecteur de transport moderne entre la Catalogne, l'Espagne et l'Europe, nos amis Catalans et Espagnols l'ont déclaré à chaque débat public auquel ils ont participé. Ce constat doit d'abord amener l'Europe à financer ce projet, cela est déjà dit par Patrick, à la même hauteur que les autres lignes TGV de l'Est de la France. Ce n'est pas parce que c'est un projet européen majeur que le volet local doit être reporté à plus tard ou bien oui et non le débat sur les gares n'est pas prématuré, il est d'actualité évidemment.

Aujourd'hui, il ne s'agit pas de parler de financement, ce sera fait dans quelques années. Aujourd'hui, il faut marquer les besoins de l'Aude et lui donner les atouts de son développement économique pour demain. Président du Conseil général de l'Aude, je n'ai pas à me préoccuper de l'expansion montpelliéraine, de sa gare ou de son aéroport. J'ai à défendre l'intérêt des Audois. Ici plus encore qu'à Carcassonne, je suis amené à affirmer que la vie de l'Aude ne peut se résumer à l'activité du corridor littoral audois. En plein accord avec le schéma régional d'aménagement et de développement durable que sur ce point, la Région a accepté de modifier, il faut prendre en compte la réalité de l'ouest audois. Le

Lauragais est une tête de pont, je préfère dire interface, qui assure la coopération avec Toulouse et Midi-Pyrénées.

Dans l'Aude, nous ne voulons pas vivre et mourir dans une concurrence entre régions, nous voulons vivre et profiter de la coopération entre Toulouse et Montpellier. Qui dit coopération dit relation ou liaison, qui dit coopération dit transport, transport par route, bien sûr, et par fer. Voilà pourquoi nous ne pouvons pas participer à ce débat en occultant la prolongation de la ligne à grande vitesse Sud-Europe-Atlantique de Toulouse à Narbonne. De Carcassonne à Castelnaudary, nous jouons les cartes d'ouverture de l'accueil et bien sûr de la mobilité. Tous les acteurs de l'agriculture, de l'économie, du tourisme vous l'ont décrit et ils vont continuer bien évidemment à le dire, hein. Nous sommes tous des ardents défenseurs de la ligne LGV, des lignes LGV dans l'Aude d'abord parce que nous vivons régulièrement la saturation du réseau autoroutier et qu'il faut donner toutes ses chances au transfert modal ensuite, hein, parce que la gare TGV à l'ouest de Narbonne comme l'aéroport de Carcassonne en pays cathare sont des atouts pour notre avenir économique, tous ces atouts indispensables. Et nous ne pouvons accepter l'idée qu'il est incongru de le dire aujourd'hui, chacun le sait, certains même le disent, demain, il sera trop tard ! L'Aude regarde passer les TGV, ils s'arrêteront surtout à Montpellier. Cela, nous n'en voulons pas bien évidemment.

Je vous remercie.

**Claude BERNET**

M. le Sénateur.

**Georges MERIC**

Mme le Préfet, M. le Président, mon cher ami M. le Maire, M. le Président de la Commission, Mesdames, Messieurs. Je suis Docteur Méric, je m'exprimerai aujourd'hui en tant que Président du SCOT Lauragais et Vice-président du GIP interSCOT de l'aire urbaine de Toulouse pour dire presque la même chose que les deux orateurs précédents ; pour dire que Toulouse et son aire urbaine qui va jusqu'à Bram nécessitera dans l'avenir - et nous espérons assez rapidement - une ligne LGV entre Toulouse et Narbonne. Toulouse a toujours été méditerranéenne et ne peut pas se couper de l'Arc méditerranéen. C'est un fait historique, un fait économique.

Deuxième point. Pour nous, le TGV est le transport européen de demain. Bien que nous ayons un pôle majeur aéronautique au niveau mondial, il est incontestable que le TGV sera le transport européen. Et il serait très regrettable que Toulouse ne soit pas reliée à Narbonne pour aller au-delà, en Italie, en Allemagne et ailleurs. Donc, pour tout cela, moi, je suis venu vous dire et le Président de l'interSCOT peut vous le confirmer qu'il est important d'étudier le passage à Narbonne avec une gare à l'ouest de Narbonne pour un futur raccordement. Cet oubli serait dommageable dans l'avenir pour Toulouse et sa future métropole.

Merci de votre attention.

**Claude BERNET**

Merci, M. le Président de votre clarté et de votre rapidité en plus. Alors, donc, voilà ; y a-t-il d'autres demandes de parole ? Il doit bien y en avoir, bien sûr. Monsieur au micro n°2, je pense. Est-ce que vous pouvez rejoindre le micro ? Voilà. Merci.

**Patrick BACOT**

Bonjour.

**Claude BERNET**

Vous vous présentez en deux mots.

**Patrick BACOT**

Oui, je me présente. Patrick Bacot. J'interviens comme président de l'Association ligne ferroviaire Carcassonne-Quillan. Et c'est à ce titre que rapidement je voudrais donner mon point de vue. Notre association qui, d'ailleurs, est intervenue dans le débat public notamment sur le site informatique auquel je vous renvoie. Vous trouverez trace de deux interventions dans ce débat. Rapidement, notre réflexion sur le point qui nous occupe : Pour nous, la LGV devra s'inscrire dans une véritable perspective d'avenir. Donc, il nous semble important d'exclure les solutions de replâtrage ou dites non évolutives. Pour nous, elle doit surtout - et je pense que mon intervention s'inscrit complètement dans le propos du président du Conseil général et de M. Patrick Maugard, maire de Castelnaudary - excusez-moi, parce que nous pensons qu'elle doit surtout s'inscrire dans une perspective d'avenir pour tous et se connecter au réseau existant afin d'harmoniser les liens de transport locaux, régionaux et interrégionaux. Comme le disait le président du Conseil général : « Une LGV sans lien, ce serait la ligne de la fracture ; je ne vois pas pourquoi on devrait en payer la facture ». Ce lien doit être fort et effectif et non se limiter à 2 ou 3 points régionaux. Ça renvoie à la question de la gare, bien sûr, mais ça renvoie aussi à toutes les questions d'intermodalité autour des gares.

Troisième point. La ligne doit s'inscrire et être conduite dans un ensemble de plans de dynamisation et de développement des infrastructures ferroviaires existantes qui sont aujourd'hui les outils de l'avenir. C'est donc une occasion de plus et celle-là est formidable de rétablir le lien Carcassonne - Quillan - Rivesaltes dans son intégralité et offrir ainsi la continuité territoriale : Aude, Carcassonnais, Haute Vallée, Corbières, Fenouillèdes, Roussillon, France et Europe. Et ce sont ces principes républicains d'unité, de continuité du territoire qui doivent présider au développement et au financement d'une telle infrastructure, afin d'en faire un véritable outil de développement et d'aménagement harmonieux du territoire.

Pour finir, je présenterais cette association. L'Association ligne ferroviaire Carcassonne-Quillan, qui a 4 mois d'existence : elle compte aujourd'hui plus de 170 adhérents dont une vingtaine sont des collectivités locales, des municipalités, des communes qui ont décidé d'adhérer après délibération en conseil, (oui, je dis bien), quelques associations diverses, des syndicats. Nous entendons donc nous inscrire avec force dans tous les débats publics relatifs aux politiques publiques des transports.

Merci.

**Claude BERNET**

Alors, merci à vous. Je voudrais signaler une chose, c'est que dans ce débat public, on a assez souvent entendu un peu partout, dans la région, des gens qui, comme vous M. le président, disent, bon, la LGV, c'est bien etc... enfin, la ligne nouvelle, c'est bien mais il faut l'insérer dans un ensemble. Je ne sais pas si on peut parler de système ferroviaire. Ce système ferroviaire, il comporte, bien, les liens avec le sud-ouest, les liens avec les Hauts Pays. Vous parlez de Quillan, on a entendu ça autour de Béziers-Neussargues ou d'Alès. Je veux dire que

c'est un sujet qui est, en soi intéressant, et qui méritera peut-être que nous lui consacrons un développement dans le rapport. Je vous remercie d'avoir apporté un petit peu plus à ce développement parce que ça fait partie de l'esprit du débat public. Aujourd'hui, vous disiez que cette association a été créée il y a 4 mois, si j'ai bien compris ? Bien, voilà ! Ce n'est pas par hasard qu'on crée des associations pour s'occuper de ce genre de chose. Actuellement, ça va avec le développement local.

Bien, alors, il y a sûrement d'autres personnes qui ont envie de s'exprimer, Mr RAMOND au micro.

### **Mr RAMOND**

Merci de me donner la parole. Mr RAMOND donc, je suis auteur d'une pétition qui a été établie il y a 20 ans. Et depuis 20 ans, en tant que simple citoyen, je me bats pour défendre le carrefour ferroviaire narbonnais. Ceci dit, je m'excuse de faire un petit rappel historique mais je crois qu'il est nécessaire, je l'ai intitulé « Archaïsme ».

Sans jouer à l'ingénu, j'affirme que depuis 20 ans en matière de ligne à grande vitesse, les Narbonnais ont été manipulés. Je voudrais à ce propos stigmatiser entre autres certains élus devenus des zombies soucieux avant tout de satisfaire les exigences et les terroristes de leur parti ou d'assurer leurs propres carrières politiques plutôt que l'avenir de ces conceptions. Ils se reconnaîtront, je n'aurais pas la cruauté de les nommer. La dignité des Narbonnais a été bafouée. L'enquête - train à grande vitesse - menée dans les années 90 a volontairement occulté la transversale Aquitaine-Rhône pour affirmer l'impossibilité d'une gare TGV audoise et conforter l'idée d'une gare proche de Béziers dans une ville nouvelle chimérique à construire à l'embouchure mouvante de l'Aude. La ficelle était si grosse qu'on a dû se rabattre sur Nissan et circonvenir les Narbonnais en leur promettant que leur ville gardait toutes ses chances pour le fret. Nombre de plans locaux d'urbanisme et de schémas de coordination territoriale ont ainsi ignoré les tracés des lignes nouvelles et leurs incidences sur les occupations des sols. Il peut paraître anachronique voire incongru de rappeler le scandale urbain et ses conséquences financières mais les faits sont là. Les habitants de Narbonne ont été méprisés. Ces intrigues ont largement contribué à la dévalorisation de notre carrefour et inhiber le volontarisme de nos élus locaux. Nous refusons cette spoliation. Seule la transparence de ce débat public peut tendre à une certaine objectivité et nous rendre justice. Il est temps de sortir d'une démagogie qui n'a rien d'humaniste. Les Audois sont unis dans ce but.

Revenons au second sens. L'ensemble des lignes grandes vitesses constituent les équipements structurants pour l'aménagement du territoire dans le contexte européen. Narbonne est le pivot des deux régions, Languedoc-Roussillon - Midi-Pyrénées à la charnière des grands transits internationaux. Depuis 120 ans, elle souffre d'une sous-industrialisation chronique préjudiciable à toute diversification des activités et à l'accueil des lignes nouvelles. Sa subordination administrative en a fait la plus désavantagée des villes de notre littoral méditerranéen alors qu'elle devrait être chef-lieu de département, voire plus. Cette situation convient à certains notables séniles mais ne saurait aider ni à l'innovation et à la création d'emploi productif ni à un enrichissement économique et social. Le moment est venu d'équiper la Narbonnaise des structures dont elle a besoin et qu'elle attend. Béziers bénéficie de l'autoroute A75 et entend drainer toutes les activités qui en découlent. Le grand Narbonne ne saurait en faire les frais et être une fois de plus le parent pauvre condamné à la stagnation.

Loin de figer la hiérarchie établie entre villes, l'organisation des transports doit tendre à rétablir un certain équilibre dans le cadre d'un aménagement et d'une intégration économique. Avant la nationalisation des chemins de fer, la ligne Narbonne-Cerbère était la seule à n'être pas déficitaire. En raison de la dangerosité des matières transportées, certains trains ne devront plus traverser l'agglomération narbonnaise. A la confluence de 3 axes ferroviaires, on doit tenir compte des inconvénients et de la saturation croissante de cette traversée. Comment ajouter une voie nouvelle sur la ligne actuelle dans la traversée de l'agglomération narbonnaise ? (Attendez, excusez-moi mais j'ai 85 ans alors je perds un peu les pédales.) Ne leurrions pas nos compatriotes en leur faisant miroiter la possibilité d'une gare fret et grande vitesse à Salles-Celeyran. Celle-ci ne saurait capter les flux internationaux obligatoirement reliés à Béziers par la voie ferrée traditionnelle. Elle serait marginale et sans intérêt pour notre arrondissement.

Pour des raisons environnementales et de sécurité, il me paraît ni possible ni souhaitable de voir en 2030 les 242 trains de marchandises journaliers prévus par la Généralité de Catalogne - soit en provenance, soit à destination de celle-ci - transiter par l'agglomération et la gare actuelle de Narbonne et il en va de même pour l'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg. Sur ces points, la logique exige une homogénéité dans le trafic. Elle interdit techniquement, économiquement et financièrement toute modernisation au rabais qui s'avérerait par la suite inadaptée et plus onéreuse encore à normaliser.

Seules 2 gares et 2 lignes grande vitesse, voyageurs et fret, à l'ouest de l'agglomération narbonnaise peuvent garantir une bonne fonctionnalité, une régulation et une harmonisation des transports ferroviaires à notre carrefour de l'Europe du sud. Le tracé retenu pour la ligne grande vitesse Paris-Barcelone constitue l'axe primordial appelé à regrouper l'essentiel des flux grandissants voyageurs-marchandises. Il est donc impératif de doubler la ligne grande vitesse voyageurs par une ligne et une gare grande vitesse fret ; l'une et l'autre disposant d'infrastructures indépendantes exigées pour la capitale septimannienne. Une logistique grande vitesse assurant le transit des voyageurs et du fret ne relève pas d'un caprice infantile mais d'une rationalité évidente. Ce sont là des investissements à très long terme. Ils devront être programmés et réalisés par étapes successives. On ne saurait éviter les importants problèmes qui se posent ici sans les retrouver multipliés ailleurs. Les considérations techniques et financières immédiates ne sauraient l'emporter sur les intérêts économiques du futur. Qualifier d'onéreux le scénario n°3 de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan proposé par Réseau Ferré de France est indécent au regard de l'importance et du coût ; des manigances qui ont été évoquées au début ainsi que des perspectives légitimes de développement.

On peut citer ici Tocqueville : « L'argent vaut pour ce qui vaut mieux que l'argent ». Ne sacrifions pas une fois de plus notre carrefour historique aux intrigues politiciennes qui ont paralysé son essor. Aucune logique ne saurait faire de Narbonne la banlieue de Béziers. De la route départementale 607 à la Départementale 6113, l'espace compris entre domaine de Levrettes, agglomération narbonnaise et Montredon-des-Corbières est idéal pour assurer de manière cohérente les interconnexions fonctionnelles des flux voyageurs et fret ainsi que la jonction avec la voie ferrée traditionnelle, Toulouse de Narbonne. Ces interconnexions permettront de revitaliser la zone attardée située entre le ginestacois et l'île de Bize ainsi que la dynamisation du Lézignannais et de Port-la-Nouvelle sans nuire pour autant à l'économie biterroise. La gare grande vitesse voyageurs y a sa place entre Narbonne et Montredon aux abords de la Départementale 6113. Une gare grande vitesse fret et une plateforme multimodale internationale pourraient également être établies plus au Nord

dans ce même espace, à proximité des zones d'activités de Névian et Montredon en symbiose avec elle.

Conclusion : j'en appelle au bon sens et à l'équité en demandant pour le Grand Narbonne l'adoption du troisième scénario Réseau Ferré de France et l'implantation des 2 gares carrefours voyageurs et fret, à l'Ouest de l'agglomération narbonnaise ; la première à proximité de la Départementale 6113, la deuxième au nord de celle-ci.

### **Claude BERNET**

Merci. Vous vous situez d'ailleurs dans une ligne qu'on a entendue déjà même si vous arrivez par des arguments qui ne sont peut-être pas épousés par tout le monde. Alors, je voudrais simplement dire que nous respectons les intervenants. Nous ne leur coupons pas la parole bien sûr mais que je demande à la plupart des gens de ne pas dépasser 2, 3, 4 min, ce qui est plus facile quand on ne lit pas de papier.

Alors, il y a quelqu'un qui veut s'exprimer juste là, Monsieur en chemise verte. On va lui donner la parole. Voilà.

### **Charles FRUCTUS**

Oui, je suis Charles Fructus. Je me présente ici comme membre du comité économique et social de l'Aude, au titre des parents d'élèves de l'enseignement public et des parents d'étudiants d'enseignement public.

Je voudrais simplement poser une question qui m'a un petit peu étonné tout à l'heure quand on a parlé du doublement, je crois, si ma mémoire est bonne, du nombre de trains entre Narbonne et Toulouse dans le cadre de gain de temps, de gain de trajet, si j'ai bien compris. Enfin, on va augmenter largement le nombre de trains.

Je voudrais poser la question en tant que Carcassonnais, pour tous les utilisateurs de la gare de Carcassonne. Vous avez un projet, vous avez annoncé que le projet que vous allez faire va durer 100 ans. Et je voudrais qu'on n'attende pas 100 nouvelles années pour renouveler la gare de Carcassonne, son accès, son parking, et que vous ayez comme dans toutes les gares de France et dans toutes les zones publiques de France avant 2015, l'obligation de garantir l'accessibilité de toutes les infrastructures publiques. Les escaliers en gare de Carcassonne, c'est terminé. Il va falloir trouver d'autres solutions.

Donc, c'est la question que je voulais poser. Je parle de la gare de Carcassonne mais on pourrait parler de celle de Béziers, on pourrait parler de toutes les gares existantes qui vont voir leurs trafics augmenter et c'est heureux. J'en suis très heureux, c'est une bonne chose, mais il ne faut pas oublier dans les projets de développement ferroviaire, qu'on va arriver à saturation dans ce genre de gare, surtout quand on voit comment sont traités les TER aujourd'hui, à la moindre difficulté sociale ou technique.

Merci.

### **Claude BERNET**

Oui, il faut aussi poser des questions pratiques. Alors, peut-être la SNCF souhaite-t-elle dire un mot sur la gare de Carcassonne ? Alors, passez-lui un micro. Elodie, il faudrait qu'on utilise un micro baladeur, voilà, pour les premiers rangs. Merci.

### **Laurence EYMIEU**

Rien de très précis mais c'est juste pour vous dire qu'il y a une réflexion en cours bien évidemment sur une amélioration de la gare et en partie sur des sujets d'accessibilité que vous avez évoqués tout à l'heure. Voilà.

**Claude BERNET**

Oui, Monsieur. On me dit que vous auriez parlé de la gare de Carcassonne avec M. le directeur régional de RFF au cours d'une de nos dernières réunions, non ? On a pu confondre avec un autre site. Bon, je crois qu'on est un peu pris de court là, non ? Non ? On a ce sentiment.

Est-ce que pour rester un petit peu sur ce genre de sujet, nous avons ici le directeur régional Midi-Pyrénées de RFF. Peut-être souhaite-t-il nous dire où on en est exactement du tronçon Toulouse-Narbonne parce qu'à la réunion de Narbonne, il avait annoncé des choses qui étaient positives et qui avaient été bien reçues. Depuis, il s'est passé un certain nombre de choses. On sait que les procédures, c'est toujours long et compliqué. Si M. Dubost qui est là veut s'exprimer, on peut peut-être lui demander de nous faire un petit point de situation.

**Christian DUBOST**

Merci, M. le Président. Ce n'est pas moi qui vais m'exprimer, c'est mon collaborateur le chef du projet Toulouse-Narbonne puisque c'est un projet réel avec un chef de projet. Donc, Jean Michel Aubeleau, l'équivalent d'Edouard Parant qui va vous présenter l'état d'avancement du projet et à qui je passe le micro.

**Claude BERNET**

Très bien. On lui souhaite la bienvenue. En attendant qu'un jour, il soit lui aussi sur le débat public. Ce qui sera pour le plus grand plaisir des Audois, allons-y.

**Jean-Michel AUBELEAU**

Bonsoir. Donc, je m'appelle Jean-Michel Aubeleau. Comme vient de le dire mon directeur, je suis responsable grand projet en charge des préétudes fonctionnelles de la liaison Toulouse-Narbonne. Donc, cette présentation ce soir - pour vous informer du lancement prochain des préétudes fonctionnelles sur Toulouse-Narbonne. Cette présentation va nous permettre de regarder en détail le contexte général dans lequel on se situe, les grandes questions qui vont se poser à nous dans le cadre de ces études et d'envisager de quelle façon on peut donner une suite à ce projet Toulouse-Narbonne.

Donc, d'abord le contexte général. On l'a déjà dit, Edouard Parant le disait tout à l'heure, le contexte général est très favorable pour le rail. Le rail avec ses vertus écologiques comme on a pu le voir tout à l'heure mais aussi avec ses vertus économiques et ce, en temps de crise, ça peut compter.

Deux projets de ligne nouvelle qui avancent donc en parallèle, le projet Bordeaux-Toulouse et celui qui vous réunit ce soir donc de Montpellier-Perpignan.

Une volonté politique partagée. Ce projet Toulouse-Narbonne fait partie des projets inscrits au 2.500 km de lignes supplémentaires qui vont être mises à l'étude et qui sont inscrites au Grenelle de l'environnement. Politique partagée aussi puisque ces études préparatoires sont inscrites au contrat de projet Etat-Région Midi-Pyrénées.

Donc les grandes questions qui se posent sont les mêmes qui se posent aussi pour Montpellier-Perpignan. Y a-t-il opportunité, opportunité d'une ligne nouvelle, une ligne nouvelle est-elle nécessaire ? Donc, ces études permettront de balayer un spectre très large

de solutions allant de l'aménagement de la ligne existante jusqu'à la création d'une ligne nouvelle.

Cette infrastructure, pour quel marché voyageur ? Un constat aujourd'hui sur cette liaison Toulouse-Narbonne, il n'y a pas d'origine- destination dominante. C'est un cumul de plusieurs origines-destinations. Donc, des liaisons qui vont de Toulouse à Barcelone, de Toulouse à Montpellier, de Bordeaux à Marseille et bien sûr de Toulouse à Narbonne.

Au niveau de l'insertion, quelle insertion sur le territoire peut-on imaginer pour un projet entre Toulouse et Narbonne ? Quelle organisation des trafics à la périphérie de Toulouse, de Narbonne ? Faudra-t-il un jour un contournement ferroviaire de l'agglomération toulousaine ? Quelle irrigation du territoire audois peut-on imaginer ? Comment desservir le Carcassonnais en particulier ? Puis, bon, on en a déjà parlé, l'articulation avec le projet Montpellier-Perpignan à Narbonne.

Donc, les études que l'on va engager ont été organisées par thème. Le premier thème est relatif au trafic et au territoire. On s'intéressera au service voyageurs et au service fret à développer, les enjeux seront analysés tous modes confondus. Et on essaiera de concevoir donc des scénarios d'aménagement et de développement des services ferroviaires.

Les problématiques capacitaires qui vont comme je l'ai dit d'aménagements de la ligne existante jusqu'à des scénarios de création de ligne nouvelle. Les problématiques techniques donc de conception même de ces infrastructures et de ces équipements. Les problématiques environnementales qui pèseront bien les enjeux et les sensibilités sur le territoire traversé qui permettront de définir des zones de passage préférentielles.

Une analyse du contexte général, les enjeux sur le territoire, les projets autres qui auront une influence sur la liaison Toulouse-Narbonne et de prendre en compte aussi toutes les perceptions du projet à l'échelle locale de façon à mieux cerner de ce que vous en entendez et ce que vous souhaitez voir intégrer dans ce projet.

Ce sont des études qui sont menées dans le cadre d'un partenariat interrégional. Un budget de 1,3 millions d'euros est prévu pour leur lancement. Une convention de financement va réunir donc les trois Régions Aquitaine, Midi-Pyrénées, Languedoc-Roussillon, l'Etat et Réseau Ferré de France dans le cadre d'une convention qui sera signée très prochainement. Les deux Régions Aquitaine et Midi-Pyrénées ayant déjà délibéré.

Regardons plus en détail la façon dont les études vont s'organiser : donc c'est une conception classique en quatre étapes. Une première phase de diagnostic de l'existant avec l'analyse des enjeux et des potentiels. Une deuxième phase de construction de scénario ferroviaire et de scénario d'aménagement d'infrastructure et enfin, de scénarios globaux. Une troisième phase d'évaluation et de comparaison de ces scénarios, d'évaluation des coûts vers lesquels ils peuvent nous conduire et des bilans socio-économiques sur ces scénarios. Enfin, une quatrième phase de synthèse générale finalisant les différents scénarios qui auront été retenus et préparant la saisine de la Commission nationale du débat public.

Pour mener à bien ces études, un dispositif de pilotage et de concertation va être mis en œuvre. En termes de pilotage, c'est un dispositif assez classique qui est programmé. Un dispositif comprenant un comité de pilotage aux vertus décisionnelles et un comité technique qui a pour objectif d'alimenter les décisions du comité de pilotage. Un dispositif enfin de concertation qui s'apparente à celui que vous avez pu vivre et que vous vivez aujourd'hui sur Montpellier-Perpignan, est envisagé - c'est une proposition que RFF fera à ses partenaires - composé de deux types d'instance et des rencontres partenariales qui auront pour objectif d'informer le plus grand nombre sur la façon dont le projet se mature et

des ateliers techniques qui auront pour ambition d'enrichir le projet et qui se feront au travers de différentes thématiques liées à l'environnement, à l'économie, au territoire ou au transport.

En termes de planning, aujourd'hui, on imagine un premier Comité de pilotage à la rentrée de 2009. Ses études et concertations vont durer jusqu'au début 2011 et on imagine une saisine de la Commission nationale du débat public possible à partir du premier semestre 2011.

Donc, si un avis positif est donné par la Commission nationale du débat public, un débat public pourrait être organisé fin 2011 ou début 2012 avec la contrainte qu'on peut déjà imaginer des élections présidentielles à la même période.

Toulouse-Narbonne donc, c'est un projet sur le long terme si on fait un parallèle avec le planning qu'a présenté Edouard sur Montpellier-Perpignan donc aujourd'hui, nous sommes dans une phase sur les préétudes fonctionnelles. On est en 2009, on peut imaginer donc un débat public derrière suivi comme dans tout projet d'une étude préalable à l'enquête publique, une déclaration d'utilité publique des travaux et une mise en service constituées aujourd'hui aux horizons 2025.

En conclusion, la liaison Toulouse-Narbonne est une liaison qui est effectivement à améliorer pour répondre aux exigences régionales, nationales et interrégionales. On l'a vu. Un projet qui avance avec la perspective d'une saisine de la Commission nationale du débat public, donc en 2011 et un projet bien évidemment qui intégrera les résultats et les enseignements du débat que vous menez aujourd'hui sur Montpellier et Perpignan.

Merci de votre attention.

#### **Claude BERNET**

Voilà. Merci beaucoup ! Est-ce qu'il y a des questions qui s'adressent à notre interlocuteur qui était très précis ? M. Maugard. Un petit micro pour M. Maugard... Non, mais on passera immédiatement après.

#### **Patrick MAUGARD**

Non, en fait, je réagis immédiatement donc à ces études préliminaires. Voilà ce qu'on appelait de nos vœux. Ce qui m'affole, c'est ce calendrier, quoi ! 2025, ce n'est pas sérieux. Voilà ! 2025, un calendrier de ce type, disons carrément qu'en fait, on ne veut pas le raccordement Toulouse-Narbonne et qu'on va donc privilégier en fait le transport routier. Il faut le dire à un moment donné. Ces deux projets méritent d'être menés concomitamment et très vite. Ce sont des projets qui assureront un maillage complet de notre pays avec un projet européen. Voilà mais 2025 c'est se moquer du monde, ça je vous le dis moi, très gentiment. Ce n'est pas encore le fond de ma pensée.

#### **Claude BERNET**

M. Maugard, il l'a dit très gentiment mais c'est pensé. Est-ce que RFF souhaite apporter une réponse à ça, à ce problème de calendrier ? M. Dubost peut-être ?

#### **Christian DUBOST**

Moi, je pense qu'en termes de calendrier, on voudrait tous aller effectivement beaucoup plus vite. Mais, il y a des contraintes et des phases d'études que l'on se doit de respecter. Aujourd'hui déjà, le calendrier qui est proposé là - du moins dans sa première partie - est extrêmement tendu et difficile. L'échéance de 2012 n'est pas facile à atteindre, donc

derrière c'est un déroulement classique des études tel qu'on les imagine sur ces grands projets et effectivement, l'horizon 2025 peut paraître lointain mais c'est guère que celui sur lequel on ne peut que s'engager aujourd'hui.

**Patrick MAUGARD**

Il faut espérer un deuxième plan de relance.

**Intervenant**

Il n'y en aura pas !

**Patrick MAUGARD**

Un deuxième plan de relance ...

**Christian DUBOST**

Mais les perspectives d'amélioration des procédures, ils sont en train aujourd'hui, effectivement de les vivre, sur les grands projets du Sud-ouest. Ils ont comprimé des phases pour essayer d'aller le plus vite possible et malgré tout effectivement, aujourd'hui, c'est 2018 qui est annoncé au plus vite pour les GPSO.

**Patrick MAUGARD**

Mais M. le Président, nous aurions plaisir à ce que vous soyez le nouveau président du débat public futur. Donc, je m'en remets à vous pour faire accélérer le mouvement.

**Claude BERNET**

C'est assez lointain. Merci, mais je voudrais donner la parole au public. Mais je voudrais tout de même apporter un élément là-dessus, un peu général. Dans notre débat public là, on a 175 questions sur le calendrier et, vous m'entendez, elles vont toutes dans le même sens. Il y en a une qui résume toutes les autres. C'est un littéraire qui nous a écrit, simplement la question c'était : « Pourquoi viens-tu si tard ? ». Voilà. C'est le titre d'un film d'Henri Decoin, de 1958. Pourquoi viens-tu si tard ? C'est vrai que les gens, que ce soit des élus ou particuliers etc. ont du mal à comprendre pourquoi tous ces projets prennent du temps. Ils ont hâte de voir aboutir ce que vous dites. Edouard Parant a répondu à ces 175 questions avec d'ailleurs un graphe qui est toujours sur les réponses. C'est pour ça d'ailleurs que toute minute perdue dans un projet - que ce projet doive aboutir ou pas - c'est un drame. Je ne dis pas l'heure mais la minute perdue, voilà.

Alors, M. le Vice-président du Conseil général. Je ne me trompe pas de titre là ?

**Michel BROUSSE**

Non, c'est très bien. C'est ça, mais je vais préciser que je suis là en tant que Président du Pays de Lauragais et vous remercie d'abord M. le Président de votre empressement à avoir amené cette question en débat, en demandant donc au représentant de RFF de s'exprimer. Je ne trouve pas la même promptitude dans la réponse, si je peux dire ça de cette façon et comme Patrick Maugard l'a exprimé lui-même d'autant que je crois qu'il y a eu déjà des études, phases d'études en 1994, donc ça remonte assez loin et qu'on ne parle plus de minute là, M. le Président mais je voudrais en revenir aux véritables enjeux. Elu du Lauragais Audois, je ne suis pas encore Toulousain mais le Président du Conseil général et Patrick

Maugard avec des propos concordants, ont bien exprimé donc l'enjeu tel qu'il se présentait pour notre région.

L'été peut-être nous donnera quelques indications sur l'aménagement du territoire, éventuellement des nouvelles formes d'aménagement et la question a déjà été évoquée par la Commission Balladur, de la métropolisation. Et donc, cela se posera et Toulouse étant cité, il existera et à l'avenir et à une échelle définie au niveau européen qui est celle de la métropole. Donc, la question se pose immédiatement de savoir si l'aménagement du territoire suit ce phénomène et ce principe d'organisation ou ne le suit pas. Donc, avoir des métropoles qui ne seraient pas reliées par les moyens de transport - et notamment le TGV puisque c'est le transport de l'avenir - est un non-sens.

Le tronçon Bordeaux-Toulouse dont on parle plus activement aujourd'hui est donc une réalité et est un petit peu plus avancé. Je pense qu'à l'échelle des territoires dont il est question, cela a été dit déjà auparavant, l'un et l'autre séparément n'ont pas de sens. Que le TGV s'arrête à Toulouse, ben, moi je dis, autant qu'il arrive par Narbonne. J'avais interpellé le Président Malvy sur le sujet, il m'avait répondu en reprenant tout l'intérêt qui a été celui de Toulouse et de tout Midi-Pyrénées d'être reliés non seulement à Narbonne par sa gare mais avec les liaisons méditerranéennes et notamment vers Barcelone et jusqu'à Madrid. Et la Generalitat de Barcelone - de Catalogne, pardon - a produit un cahier d'acteurs qui reprenait cet aspect-là avec la mise à réseau des métropoles.

Donc, vos réponses techniques avec tous les problèmes que vous évoquez sont celles qui sont tout à fait classiques. Vous ne nous apprenez rien. Il y a des procédures, bien entendu, mais se pose véritablement la question de savoir si on adapte nos projets d'aménagement du territoire à la nouvelle organisation. Et est-ce qu'on n'est pas en train en termes d'aménagement de prendre un retard que l'on constatera peut-être en 2025, peut-être même avant et qu'on l'on sera véritablement dans l'incapacité de rattraper à ce moment-là. Donc, je veux rattacher mon propos à ceux qui ont déjà été exprimés par le président du Conseil général et précédemment par Patrick Maugard ou par le représentant des élus de la Haute-Garonne.

**Claude BERNET**

Merci. Oui, bien sûr !

**Intervenant**

Juste dans le prolongement de mon collègue. Ce décalage de 5 ans quand même c'est pour ça que nous avons fait pression au niveau du Conseil général de l'Aude pour demander à ce que ces préétudes fonctionnelles soient faites sur le tronçon Toulouse-Narbonne ; c'est que imaginons que ce ne soit pas le tracé actuel de la ligne Toulouse-Narbonne qui soit retenu et que ça ne soit un autre, quid de la jonction avec Montpellier-Perpignan et la question du positionnement d'une gare telle que nous le souhaitons, à l'ouest de Narbonne. Et si la réponse est... mais il y a 8 chances sur 10 puisque c'est ce que vous dites que ce soit sur le tracé actuel, pourquoi autant de temps ? Si c'est le tracé actuel, il y a 8 chances sur 10 vous nous l'avez dit qu'il soit utilisé pour le tronçon Toulouse-Narbonne et la LGV Toulouse-Narbonne.

**Claude BERNET**

Bien. Donc, sur ces questions Toulouse-Narbonne, est-ce qu'il y a un certain nombre de gens dans cette salle qui veulent encore s'exprimer ? Alors, Madame en rouge au fond de la salle que nous allons conduire au micro qui fonctionne.

**Mme MARCHE**

Bonjour ! Je suis enseignante au Lycée Andreossy de Castelnaudary qui est un lycée des métiers de l'habitat, qui accueille des élèves qui viennent aussi bien du bitterois, du narbonnais, du pays catalan mais aussi d'Andorre. Donc, cette interconnexion, ce travail interrégional est très important pour le rayonnement, pour nos élèves aussi et effectivement, j'ai bien entendu les interventions précédentes. Il me semble aussi que l'hypothèse la plus intéressante, la plus ambitieuse c'est l'hypothèse n°3 ; le scénario n°3, évidemment c'est le plus cher. Et à ce sujet, j'ai remarqué tout à l'heure en regardant vos graphiques que les coûts avaient encore augmentés. Donc, j'aimerais que vous nous expliquiez la raison de ces augmentations. Et en même temps, j'aimerais comprendre la différence au niveau des coûts entre le projet 1 LGV uniquement à 320 km/h avec 5 gares nouvelles proposées et le même gain de temps que le projet n°3 et pourtant un coût final, beaucoup plus élevé pour le projet n°3. Donc, est-ce que vous pourriez nous éclairer sur ce sujet ? Merci.

**Claude BERNET**

Là, on va rendre la parole au Chef du projet LNMP.

**Edouard PARANT**

D'accord. On va vous répondre effectivement sur les deux questions que vous abordez. La première qui concerne finalement l'évolution des coûts qui vous sont présentés.

Dans le document donc celui-ci - le dépliant que vous avez pu avoir - sont affichés des coûts en date de valeur de mai 2006. Alors, pourquoi mai 2006 ? Ça correspondait finalement à la référence de temps et le point de départ pour le chiffrage des scénarios au moment où on a commencé les études. Comme vous l'avez vu, des études c'est long. Et donc on a commencé même début 2006 et aujourd'hui nous sommes mi-2009. Simplement, il nous a semblé qu'au moment du débat public, il paraissait plus pertinent finalement de vous présenter des coûts qui ont été actualisés à ce que l'on appelle une date de valeur qui soit plus proche du moment où on vous fait cette présentation. En l'occurrence, cette date de valeur, on peut l'obtenir à partir des derniers indices que nous communiquons l'INSEE ou des autres indices liés au bâtiment.

Pour nous, on a décidé d'actualiser au moment où on réalisait finalement ces présentations ; c'est-à-dire en octobre 2008. Et donc, vous voyez qu'il y a plus de 2 ans et demi entre les coûts qui vous sont présentés dans la synthèse et puis ceux que nous vous présentons ce soir derrière moi. Et évidemment, eh bien, comme tout prix - les prix dans le bâtiment, les prix dans les travaux publics - évolue, les prix de l'acier évoluent puisque ce sont par exemple des prix qui sont soumis à des variations mondiales. Et donc aujourd'hui, vous avez le coût du projet au plus près de ce qu'il vaudrait.

Sur la deuxième question qui concerne finalement un petit peu une explication sur pourquoi on a quasiment 50 % d'écart entre les deux scénarios alors qu'on va aussi vite voir, on va même un petit peu moins vite. D'où cela vient-il ? Eh bien, vous avez bien compris que les objectifs des deux projets ne sont pas identiques. Ils sont peut-être identiques en termes de

vitesse mais par contre, ils ne permettent pas de faire circuler les mêmes trains sur la ligne nouvelle par exemple.

Alors, comme je l'avais exprimé mais peut-être un petit peu rapidement, le scénario n°3, le vert donc, permet de faire circuler des trains de marchandises en plus des TGV. Les trains de marchandises sont des trains lourds pour lesquels on va être obligé d'adapter la voie et donc de transformer le projet de TGV en un projet apte aux trains lourds. La principale caractéristique et la principale contrainte finalement que l'on a, c'est qu'on va devoir diminuer les pentes et les rampes du projet. Alors, dans un territoire sur lequel finalement, on a malgré tout dans la partie sud des reliefs très marqués, eh bien, on va donc avoir des terrassements beaucoup plus importants. Ce point-là qui nous permet de passer d'un projet tout TGV à un projet fret, c'est de l'ordre du milliard d'euros, pardon du demi-milliard d'euros.

Dans le scénario 3, il y a un deuxième point à prendre en compte. C'est que vous décidez non seulement de faire passer des trains de marchandises mais vous décidez aussi, par rapport au scénario du milieu, le rose, d'aller vite. Aller vite, alors que vous avez des trains qui sont des trains de marchandises qui sont des trains lents. Vous avez à un moment donné un conflit, à savoir que vous avez des trains qui rattrapent les autres. Si vous voulez que votre train continue d'aller vite, il est nécessaire qu'il puisse dépasser le train lent pour qu'il puisse le dépasser, il lui faut donc des voies d'évitement. (Alors peut-être qu'on peut regarder un petit peu ce que ça... illustrer le propos).

Donc, vous avez la ligne qui est construite avec ses 2 voies. Dans le cas où vous avez votre train de fret qui circule et le TGV qui arrive derrière, il va le rattraper. Evidemment, il ne va pas le heurter mais c'est pour symboliser un petit peu la problématique qui nous est posée. A ce moment-là, vous avez deux solutions, soit vous dites : « Je vais construire un garage et donc je fais faire en sorte que mon train de marchandises, je le gare sur une voie d'évitement. Et comme ça le TGV peut le doubler. » Inconvénient, vous voyez que le train de marchandises s'arrête et qu'il doit repartir. Alors, déjà quand on a parlé tout à l'heure d'efficacité, de régularité et de pertinence et de concurrence du train, si vous faites ce scénario-là, vous voyez que sur des longs parcours, vous allez être obligé - plus il y a de TGV - d'arrêter plus souvent votre train. Donc, ce n'est pas très efficace en termes de temps de parcours pour le fret.

Deuxième problème. Là, c'est un petit peu plus technique, mais votre train de fret pour rentrer sur la voie de garage, il faut qu'il ralentisse donc, il n'allait déjà pas vite mais il va encore moins vite et pour repartir, il faut qu'il accélère et il ne peut le faire que - comme la voie est courte - que pendant qu'il est sur la ligne classique. Donc, une deuxième solution est présentée. Il s'agit finalement d'allonger la voie d'évitement pour éviter que le train de fret s'arrête mais comme les 2 trains circulent, ces voies devraient être plus longues. Le scénario 3, le vert, on est dans ce schéma-là. Vous voyez que c'est beaucoup plus ambitieux mais le résultat évidemment, c'est que le nombre de kilomètres de voie à réaliser est plus important. Et ça, c'est le deuxième surcoût par rapport au scénario bleu, c'est 1 milliard d'euros.

Donc, quand vous cumulez finalement le fait d'adapter les rampes et le fait de construire un linéaire de voie plus important, eh bien, vous obtenez cette différence de prix entre les 2 scénarios. Est-ce que ça répond à votre question ? Oui ?

**Claude BERNET**

Bien ! Alors, Monsieur au micro 3.

### **Dominique ESPINASSE**

Bonsoir. Dominique Espinasse du Secteur Fédéral CGT Cheminot Midi-Pyrénées.

La Région Midi-Pyrénées a 2 lignes qui se relient sur la future ligne dont on parle aujourd'hui. L'objectif qu'on a au niveau de la CGT, c'est que ces 2 lignes soient reliées à cette ligne nouvelle parce que c'est important dans le cas des encombrements, notamment sur la ligne Béziers-Neussargues où on a des secteurs de région qui sont vraiment enclavés.

Sur la question de Bordeaux-Toulouse, lors du débat public sur la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse, on avait réalisé un cahier d'acteurs dans lequel déjà, on proposait la réalisation, le prolongement de la ligne nouvelle de Toulouse à Narbonne. On l'a rappelé plus récemment lors du Sommet syndical à Barcelone le 06 mars où l'ensemble des organisations syndicales ont exprimé cette volonté-là. Elles ont exprimé aussi la volonté que le projet sur lequel on discute aujourd'hui aille le plus rapidement possible, que le projet aussi Bordeaux-Tours qui est en train de commencer, pareil, aille le plus vite possible.

La position importante que l'on voit, si on veut développer le transport par fer, c'est que ces lignes nouvelles, elles doivent être reliées systématiquement au réseau classique. Et notamment, s'il y a la question des gares nouvelles qui se pose dans le cadre des échanges, il est vraiment important que les TER peuvent - à l'intérieur d'une même gare si on peut mettre une gare TGV d'un côté avec la ligne classique de l'autre côté - échanger ne serait-ce que dans une gare ces trafics de population. Et ça peut être porteur de développement de trafic. Dans le cas contraire, ça implique systématiquement qu'il y ait d'autres moyens de transport et à notre sens, ça ne développerait pas forcément à moindre volume les échanges.

Sur le projet qui nous concerne, nous, on a identifié le scénario 2 pour deux raisons. Pour la capacité pour le futur qui est plus importante et à notre sens pour les générations futures, c'est quelque chose d'important. Et aussi sur la question des financements parce que tout à l'heure je parlais de Bordeaux-Tours, quand on voit qu'encore, le tour financier n'est pas réalisé, la question des finances à l'heure actuelle, c'est un élément majeur et donc à prendre en compte au premier plan, même si je pars du principe que c'est le besoin qui devrait déterminer.

Ensuite, je voudrais réagir à la présentation qui a été faite au départ et notamment sur la question du développement du fret ferroviaire qui à l'époque a été tenu... porté comme espérance, juste la concurrence pour développer le fret ferroviaire.

Personnellement, à la CGT, on pense que c'est plutôt une volonté politique forte avec des moyens publics qui permettront le développement du fret ferroviaire. L'exemple de l'ouverture à la concurrence au niveau de l'Europe montre bien qu'à part sur un bout de pays où on a eu des légères augmentations de report modal, notamment sur l'Allemagne mais je pense que c'est plutôt structurel, et aussi avec une question financière derrière où l'Etat allemand replit en compte l'ensemble de la dette qui était sur l'infrastructure du réseau, ce qui n'est pas le cas en France et qui pénalise aussi quand même le développement du ferroviaire à l'heure actuelle.

Et je voudrais terminer sur la Région Midi-Pyrénées, on est en pleine réalisation du plan rail. J'ai entendu parler beaucoup de post-Grenelle, de report modal. Aujourd'hui, sur les matières qui sont acheminées pour réaliser ce plan rail, il y en a les plus grosses parties qui sont faites par la route alors que jusqu'à présent, tout se faisait par le fer et je pense que c'est quelque chose qu'il faudrait corriger pour le futur.

**Claude BERNET**

Merci beaucoup. Alors au micro n°1, Monsieur, bonjour !

**Alain CHOMEL**

Oui, Alain Chomel, société DIATEMIS.

Je voudrais revenir à nouveau sur l'histoire du calendrier de Toulouse à Narbonne s'il vous plaît pour faire écho à nos élus effectivement pour reposer la question : comment on en est arrivé là ? Comment, après des études d'opportunité, de tracé, de capacité qui ont été menées dès le début des années 90, on soit encore aujourd'hui à réfléchir un calendrier 2025 ? Comment on est arrivé dans le cadre de l'expansion majeure aujourd'hui de l'agglomération de Toulouse et de l'Arc méditerranéen à ne pas avoir une connexion ferroviaire de qualité entre les deux ? Comment on en est arrivé aussi aujourd'hui alors que « le Grenelle » a amené le gel de certains travaux routiers, je pense par exemple au Langon-Pau qu'on réalise à l'élargissement de mise à deux fois trois voies d'A61, qui est la section routière la plus chargée au départ de Toulouse, sans alternative ferroviaire de qualité.

Effectivement, vous disiez M. Bernet tout à l'heure que chaque minute qu'on perd, on perd un peu de temps, on perd beaucoup de temps. Nous, on a perdu des décennies à tel point que je pense que pour demain, le timing à rattraper va être très très lourd, très très lourd. Et il faudra vraiment être particulièrement ambitieux et j'observe aujourd'hui qu'il y a une certaine déconnexion des deux projets entre ce projet méditerranéen et ce projet Toulouse ou même Aquitaine jusqu'à Languedoc-Roussillon, ça aurait mérité une cohérence de calendrier d'articulation qui n'existe pas aujourd'hui.

**Claude BERNET**

Oui. Monsieur, vous vous êtes exprimé de façon assez vive et moi, je voudrais simplement apporter un témoignage, simplement un témoignage. J'avais invité à la réunion de Perpignan le 25 mars, Claude Liebermann qui est un ingénieur général des ponts, très connu puisque puisque c'est Monsieur « lien » avec les collectivités territoriales dans les financements de TGV. Il s'occupe d'ailleurs du contournement Nîmes-Montpellier. Pour l'instant, il n'est pas encore chargé de notre opération à nous. Il m'a dit ceci - qui m'a beaucoup frappé - il m'a dit : « Au fond, depuis très longtemps, on n'a pas lancé de nouveaux projets de ligne à grande vitesse en France ». Quand on regarde quel est le projet actuellement, on vient d'achever et encore pas entièrement, on vient d'achever dans sa partie jusqu'à la Lorraine le projet Est qui est d'ailleurs un projet beaucoup moins cher au kilomètre. C'est un projet autour de 10 millions d'euros du kilomètre alors qu'ici, nous sommes autour de 20 millions d'euros du kilomètre et il disait au fond, c'est un peu comme la belle au bois dormant, hein. Enfin, il n'est pas comme ça parce qu'il s'exprime de façon moins vulgaire que je le fais mais il trouvait que les choses étaient un petit peu endormies. Il est vrai que ces projets sont terriblement chers pour les raisons qu'on vient de dire quels qu'ils soient. C'est pourquoi, ils ont beaucoup de mal à démarrer. Je me souviens de la ligne Grand Sud-Ouest, la ligne de Toulouse, quand je m'occupais du débat public de Toulouse sur le contournement autoroutier, on nous disait : « La ligne de Toulouse, c'est pour 2017. » Donc aujourd'hui, on nous apprend que c'est pour 2018.

Je fais cette remarque simplement pour dire, je ne prends pas partie, je dis simplement que ce sont des opérations extrêmement difficiles à monter et que la volonté politique qui peut se manifester ici ou là n'est pas de trop pour y arriver. Alors, donc, je vais dans votre sens, Monsieur.

Je voudrais vous proposer une chose, c'est d'écouter Xavier Godard. C'est un chercheur en économie des transports, très connu même s'il est modeste. Nous lui avons demandé de venir ici pour parler de « mobilité et grande vitesse » afin de relancer un petit peu la réflexion. Je veux le faire assez tôt pour qu'on puisse avoir le temps de lui poser quelques questions après son intervention.

M. Godard, vous avez la parole.

### **Xavier GODARD**

Merci, M. le président.

Ecoutez, je suis très heureux de venir ici même si je ne suis pas vraiment sûr de pouvoir bien vous éclairer dans votre débat. En tout cas, ce que je peux dire en introduction, c'est que je ne suis pas du tout un spécialiste de votre région donc, je ne m'impliquerai pas dans le détail des projets, de ces variantes. En revanche, je vais vous livrer un certain nombre de réflexions qui, indirectement j'espère, pourront vous éclairer pour le débat actuel ou pour la gestion des suites de ce débat.

Ce que je vais vous dire est tiré - juste pour que vous voyiez d'où cela vient - notamment d'une recherche prospective que j'ai appliquée en région PACA sur le thème de la mobilité mise dans la perspective de la métropolisation. C'est un travail qui s'est fait avec l'Observatoire transrégional de la métropolisation, l'OTM et pour travailler notamment, nous avons, avec une petite équipe, observé les débats publics qui ont porté sur la Vallée du Rhône et l'Arc languedocien, sur la LGV PACA et sur le contournement routier de Nice.

Peut-être aussi j'aimerais vous indiquer que nos réflexions sur la mobilité ont mis en évidence un certain nombre de variables-clés, de phénomènes-clés dans les tendances d'évolution et ce sont des choses qu'il faut essayer d'intégrer dans nos débats sachant que nous travaillons sur le long terme et que la situation actuelle des besoins de déplacement se modifie et va encore se modifier profondément en fonction de l'évolution de la société. Peut-être des choses assez banales mais enfin je les rappelle :

Vieillesse de la population. C'est quelque chose que l'on sait bien tous mais que l'on intègre mal dans nos études et dans l'appréhension des évolutions de mobilité puisqu'il y a quand même des variations assez fortes, des profils de mobilité et des besoins de déplacement selon l'âge.

Phénomène de migration. Là aussi, il y a un certain nombre d'incertitudes dès lors que l'on s'interroge sur le moyen terme, sur les processus migratoires à l'intérieur de la France, en Europe ou par rapport aux frontières externes de l'union européenne.

Autres grandes tendances qu'il faut essayer d'intégrer dans nos affaires, c'est l'augmentation du nombre des ménages et en fait, la diminution de la taille des ménages. En clair, ça veut dire qu'on a de plus en plus de familles monoparentales par exemple, de familles recomposées, enfin, tout un système qui lui-même engendre une mobilité spécifique par rapport au modèle traditionnel que l'on pouvait connaître dans les années 60. Ensuite, l'habitat périurbain : le débat est ouvert depuis très longtemps sur la pertinence de l'habitat périurbain, ce sont des questions sur lesquelles beaucoup de gens s'interrogent par rapport aux objectifs de la durabilité ; c'est un phénomène qui a été permis par l'automobile. La question est : « Est-ce qu'on va poursuivre ce modèle de cet habitat périurbain qui est très consommateur d'espaces, de ressources diverses et du point de vue de l'énergie ou est-ce qu'on arrive à redensifier les espaces, les restructurer et refaire de l'urbain sur le périurbain, etc. ? »

Importance des loisirs et du tourisme. Je n'insiste pas : vous êtes une région qui est très attractive en termes de tourisme. Ce qui veut dire aussi qu'en termes de politique de déplacement, il faut intégrer les touristes. Dans certaines périodes de l'année, c'est le doublement des populations qui sont en cause. Et donc, ce sont des choses tout à fait considérables d'autant plus que les touristes majoritairement sont des utilisateurs de l'automobile. Je crois que vous avez une séance consacrée à ce sujet dans le débat public donc, je n'y reviens pas.

Autre tendance, c'est ce que j'appellerais l'injonction à la mobilité ; c'est-à-dire que beaucoup de difficultés de notre société doivent être résolues par de la mobilité et la mobilité est nécessaire pour l'insertion sociale des personnes, pour la vie économique, la vie culturelle. Et l'emploi est lui-même de plus en plus mobile. Donc, encore un nouveau facteur et la réponse actuelle, je dois dire, c'est essentiellement l'automobile qui l'apporte, ce ne sont pas les transports collectifs. Donc, si on veut s'inscrire dans les objectifs de Grenelle, il y a là aussi un problème majeur.

Et enfin dernière tendance très forte, l'augmentation du coût de l'énergie. Nous avons actuellement un répit mais enfin, tout le monde sait que le répit ne durera pas et qu'on repartira tôt ou tard à la hausse du prix des carburants au niveau international. Et il y a de plus en plus d'attention aux émissions de gaz à effet de serre, donc une préoccupation nouvelle dans les politiques. Donc, par rapport à tout ça, est-ce que la grande vitesse est une réponse aux enjeux ? Je ne vais pas y répondre complètement puisque moi, je m'intéresse à la mobilité métropolitaine, donc, pas forcément à de très grandes distances qui vont nous mener sur des déplacements vers Paris ou vers l'Europe, Bruxelles ou Londres, etc. Mais bon, je vous livre des affirmations très rapides, le rééquilibrage entre voitures particulières et transport collectif qui est un peu maintenant le leitmotiv qu'on entend un peu partout - Grenelle de l'environnement ou pas - on s'aperçoit que les marges de manœuvre sont faibles. Donc, il ne faut pas s'illusionner, et les solutions que l'on sait mettre en œuvre actuellement ne seront - à mon avis - pas à la hauteur des enjeux que l'on affirme être les enjeux. Donc, il faudrait pouvoir faire preuve d'imagination un peu plus pour vraiment développer un usage efficace du transport collectif. Mais en ce qui nous concerne, un projet de LGV, la LGV est à l'évidence une réponse importante pour la grande distance, la grande vitesse.

La question qui mérite d'être posée et qui est une question complémentaire et je sais qu'il y a de l'écho d'après ce que j'ai entendu ici, c'est quand même la question de l'offre de transport collectif métropolitaine, qui va peut-être se faire par des TGV ou qui va se faire par du TER, éventuellement du TERGV, enfin, il y a un tas de formules possibles, mais qui peut aussi se faire. Et là, peut-être que les représentants, du milieu des cheminots ne me suivront pas totalement mais je le dis quand même, c'est qu'on peut faire beaucoup de choses par du transport collectif routier. Et dans certain cas, à l'évidence, il faut peut-être plutôt chercher dans du transport collectif routier que dans du transport ferroviaire à tous crins, je dirais. Et sur la liaison Aix-Marseille, nous avons un très bon exemple d'une navette routière du Conseil général qui fonctionne très bien. Bon, c'est une parenthèse. Mais quand je dis ça, j'introduis la question majeure à mes yeux qui est celle de l'accès aux gares TGV. Et donc, j'ai dit tout à l'heure, il faut raisonner sur un système d'ensemble. Et le système d'ensemble, il est multimodal, il n'est pas uniquement ferroviaire ; c'est-à-dire qu'il faut envisager du rabattement sur les gares par les différents modes que ce soit du transport ferroviaire, que ce soit du transport collectif routier par autocar ou, je dirais aussi à partir d'une forme de vente de transport à la demande - de taxi collectifs, de minibus organisés d'une certaine

manière ou bien en voitures particulières - même si le but ultime, c'est bien d'éviter un usage trop important de la voiture particulière. Mais il faut quand même choisir. Si vous voulez du monde dans les TGV, peut-être que du rabatement en voiture particulière sera efficace et que, sinon, ces personnes-là garderont leur voiture pour faire leur trajet de bout à bout. Donc, il faut vraiment mettre un peu tous les éléments sur la table quand on fait les comparaisons. Bon.

La limitation de l'usage de l'automobile, on l'a tous en tête. Elle nous est recommandée ou imposée ou elle nous sera de plus en plus imposée par les variables externes au niveau mondial : le coût des carburants, les engagements de Kyoto, bientôt de Copenhague, la congestion croissante des réseaux et puis une certaine volonté politique qui s'exprimera par, d'une manière ou d'une autre, de la réglementation, de la taxation sous de nouvelles formes. Alors là, je voulais vous donner, pour illustrer mon propos sur l'importance de la mobilité métropolitaine, juste quelques données qui viennent de l'agglomération azurée. Donc, c'est juste pour situer un exemple où vous voyez que dans l'aire azurée, là, je vous ai donné les chiffres à l'heure de pointe du soir :

Aire azurée, déplacements totaux : 357.000 habitants, ville de Nice : 104.000 habitants. Donc, vous voyez déjà que si vous raisonnez sur des enjeux, les enjeux sont plus à l'échelle, je dirais, du département. Aire azurée, c'est le département quasiment plus que dans la ville de Nice. Et vous voyez que la répartition modale voiture particulière transport collectif est différente selon les échelles. Donc, les enjeux, comme ce n'est pas bien traité, ils se situent à l'échelle métropolitaine. C'est un exemple la ville de Nice mais enfin, on peut en trouver beaucoup d'autres qui iront dans le même sens.

Bon, j'avais quelques petites réflexions sur les échelles de mobilité pour éclairer un peu comment se situent les modes de transport les uns par rapport aux autres mais peut-être que je vais passer, ce n'est pas primordial dans notre débat ce soir. En revanche, les questions qui me paraissent importantes en termes de débat, c'est de savoir si dans la politique actuelle, on était dans une phase où on avait une ouverture des espaces urbains par l'automobile. Si maintenant, on arrête en gros les investissements routiers, donc, on va figer ce processus d'ouverture d'espace par l'automobile. En revanche, si on est dans une tendance à développer les TGV, donc, on va avoir une nouvelle structuration de l'espace qui sera permise par cette nouvelle dynamique ferroviaire.

Donc, quelle est la structuration urbaine qui va accompagner ce rééquilibrage entre des investissements routiers et investissements ferroviaires de grande vitesse ? Ça, c'est une question, je pense, qui est importante parce que la question qui vient avec c'est la capacité à structurer l'urbanisation autour des pôles de transport collectif. Et quand je dis pôle de transport collectif, bien évidemment, on peut penser aux gares de centre-ville. Mais si on prend l'option gare de centre-ville, il y a des besoins de réaménagement urbain et de redensification et de requalification. Mais aussi, gares nouvelles dans des milieux actuellement périurbains mais qui sont peut-être de nouvelles centralités en émergence si on se situe à l'horizon de 20 ans, 30 ans, 50 ans. Et très souvent, j'entends des discours sur les gares de centre-ville qu'il faudrait promouvoir par rapport aux gares périphériques. Donc, il y a de très bons arguments. Moi, je n'ai pas de dogme par rapport à l'un ou par rapport à l'autre. Mais ce qui me frappe, c'est qu'on a quand même un discours figé sur les situations actuelles. Et qu'on a du mal à anticiper sur les situations dans 20 ans ou 30 ans. Et il me semble qu'il faut pouvoir raisonner sur des schémas de multipolarité. Et donc, les nouvelles gares sont vraiment des choses à considérer à condition bien évidemment que des projets sérieux puissent apparaître. J'ai entendu une intervention tout à l'heure qui évoquait des

projets mythiques de villes nouvelles liées à une gare et que c'était sans doute un leurre. Donc moi, je ne sais pas, je ne connais pas du tout le dossier mais on est vraiment dans cette thématique pour pouvoir avancer.

Donc, en ce qui concerne ces gares TGV, une autre question qu'il faut vraiment se poser, c'est la question des bassins d'attraction des gares en termes de population et d'emploi. J'ai en tête l'exemple d'Aix TGV qui a été en partie décrié pour être une gare ratée parce qu'elle était en périphérie sans que le pôle qui devait l'accompagner puisse se développer, sans que l'axe de transport collectif en site propre qui avait été prévu initialement ait pu se faire. La gare TGV est donc desservie quasiment uniquement en voitures particulières. Et on a des encombrements très forts actuellement autour de cette gare par les voitures qui parquent de manière sauvage. Mais il n'empêche, à l'horizon de 2020, les estimations de RFF montrent clairement que tant en termes de population que d'emplois, la gare d'Aix TGV attire plus de personnes. La zone de chalandise est plus importante qu'à Marseille Saint-Charles. Donc ça, c'est une petite réflexion à méditer pour les défenseurs des gares de centre-ville. Il faut vraiment pouvoir raisonner sur la dynamique d'attraction que peut avoir une gare par rapport à un bassin d'emplois ou un bassin de population.

Un petit mot parce que ce sont des choses que nous avons relevées très clairement au cours de notre recherche. Donc, ce sont des choses que vous connaissez par cœur, vous qui êtes très installés dans les jeux institutionnels. Difficulté institutionnelle de gérer ces dossiers parce qu'on a plusieurs échelles, plusieurs types de compétences. Et ces compétences, il est très difficile de les articuler de manière cohérente. Donc, on a la commune qui intervient pour un certain nombre de questions de mobilité et transports, stationnements, voirie. Vous avez l'autorité organisatrice de transports urbains compétente dans son périmètre. Mais vous avez le département qui intervient sur le transport routier et la région qui intervient sur le ferroviaire. Et donc, tout ça, ça ne se concerte pas forcément très bien. Je ne sais pas comment ça se passe dans votre région. Je sais qu'en Région PACA, on a pu observer des difficultés majeures tout à fait importantes et que ça explique aussi une partie des délais. C'est ce que les économistes vont appeler des coûts de transaction, des coûts de négociation sur les projets qui sont très longs et qui peuvent prendre des années. Bon, enfin, donc, on a un problème institutionnel, je pense, et la mobilité métropolitaine - ça vient d'être dit par un des intervenants - qui est un des enjeux majeurs n'a pas les institutions adéquates pour qu'elle puisse être gérée correctement avec l'efficacité voulue. Et une petite observation au passage que j'ai faite également qui résulte du constat précédent, c'est que très souvent, on voit des grandes agglomérations qui se préoccupent d'abord d'investissements en transport collectif dans le centre des villes et qui négligent la dimension métropolitaine parce que ce sont des enjeux qui sont moins bien maîtrisés par tel ou tel. Mais par rapport à ce que j'ai indiqué tout à l'heure sur l'importance des déplacements à l'échelle métropolitaine, eh bien, on est à côté de la plaque. Et pour tout vous dire, je pense en particulier à Marseille qui a fait son métro de centre-ville mais alors qu'on a des enjeux qui sont mal satisfaits sur les liaisons Aix-Marseille, Aubagne-Marseille, etc. à l'échelle métropolitaine.

Bon, par rapport à la durabilité, discours assez classique. Donc, je voudrais juste indiquer une petite chose sur le critère social. Oui, dans les débats, enfin, on pose des questions sur les inégalités sociales qui viennent de la grande vitesse. Tout le monde n'a pas le même accès à la grande vitesse etc. donc, qui en bénéficie ou pas ?

Une petite question, une petite remarque, question à la SNCF, puisque quand on travaille sur ce type de question, on aimerait bien avoir des données sur les trafics actuels LGV. Or, il est quasiment impossible d'avoir des données sur le profil des clients actuels. Donc, il est

impossible de faire un bilan sérieux des lignes TGV qui ont déjà été mises en place. Ce qui, pour moi, est un peu curieux. Quand on a un débat sur des lignes futures, il faudra au moins s'appuyer sur l'expérience des lignes antérieures. Mais notamment pour des raisons de stratégie commerciale avec la mise en concurrence de la SNCF, bientôt, il y a un certain nombre de données qui sont confidentielles. Même avant qu'on parle de concurrence, c'était toujours confidentiel. Il y a là un réel problème. Si on veut avancer collectivement, enfin, je me permets de le signaler en toute amitié, hein, j'ai des amis à la SNCF aussi ; ils m'ont d'ailleurs expliqué que d'un service à l'autre, l'information circulait très mal. Donc, ils avaient le même problème.

Pour conclure, M. le président, si je n'ai pas trop abusé du temps, je voulais mettre en évidence une des difficultés majeures que nous avons pu observer, ce sont les tensions sur l'emploi et logement. On est dans une période où le logement est beaucoup trop cher et on a beaucoup de chômage. Comment est-ce que les gens essaient de résoudre ces contradictions sur les deux niveaux ? Ils résolvent ça par de la mobilité obligée ; c'est-à-dire, on va habiter de plus en plus loin et après, on trouve un emploi loin de chez soi où dans une famille, l'un des membres du ménage a un emploi à un endroit et un autre à un autre endroit, etc. Cela fait beaucoup de mobilités et de plus en plus de kilomètres qui sont faits et c'est la voiture particulière qui est la seule à même de résoudre cette contradiction, cette tension sur marché de l'emploi et marché du logement.

C'est la situation actuelle et on ne voit pas trop de signes que ça puisse se résoudre dans l'immédiat. Donc, il y a là, je pense, un défi majeur. Comment est-ce que les projets LGV vont se situer par rapport à ça ? Je ne peux pas vous donner la réponse immédiate mais je vous suggère quand même cette ligne de réflexion.

Deuxième type de conclusion de nos travaux, c'est que par rapport aux tendances sociétales que l'on a, finalement, on a sans doute une déformation des échelles de la mobilité vers les deux extrêmes. Il y a beaucoup de revendications ou de souhaits de mobilité de proximité avec retour à la marche à pied, au vélo, enfin, aux relations de voisinage, etc. Donc ça, c'est une première tendance et l'autre tendance, c'est vraiment la mobilité lointaine, métropolitaine, intermétropolitaine, etc. qui relève de la démarche LGV. Et donc, on aurait une sorte de polarisation un peu plus accentuée sur ces deux pôles de mode de mobilité. Ce qui donne toute sa place au projet de LGV bien évidemment mais ce qui pose toujours la question de l'accessibilité aux gares LGV. Voilà.

Et donc, dernière conclusion, si vous le permettez. Au cours de la recherche à laquelle j'ai participé, qui était partenariale ; c'est-à-dire on a essayé de travailler avec un certain nombre d'acteurs du transport, de l'urbanisme ; on a travaillé un peu avec RFF, agences d'urbanisme, etc. Ce qui m'a quand même frappé, c'est la difficulté d'avoir réellement un travail partenarial sur ces questions-là parce qu'on voit que, à tous les coins de rue, on a des conflits latents au niveau institutionnel. Et donc, c'est par rapport au débat que vous avez ici qui paraîtrait, je peux consensus. J'ai entendu quand même des émanations de conflit ou de critique assez fortes mais ce que je voudrais dire, c'est qu'il est tout à fait important que les différents milieux puissent se parler et travailler également avec les chercheurs, les consultants et tous ceux qui peuvent apporter des éclairages et permettent d'éviter de temps en temps des visions qui ne seraient pas totalement appropriées par rapport à la réalité en devenir.

Bien, voilà ce que je pouvais vous dire rapidement. Je vous remercie.

**Claude BERNET**

Merci, Xavier Godard. Il est toujours utile de prendre un peu d'altitude. Je rappelle d'ailleurs, j'y pensais en vous écoutant, que le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, est certes un projet de ligne à grande vitesse mais c'est aussi un projet dont l'un des objectifs, comme l'a rappelé Edouard Parant au début, est de dégager un maximum de sillons pour les transports régionaux. Et en réalité, la problématique que vous avez décrite pour PACA, on la retrouve beaucoup au moins sur le cordon littoral d'une région qui gagne 30.000 habitants chaque année. Y a-t-il des questions ? Mme Eymieu. Alors, passez donc un micro à Mme Eymieu qui représente ici, je rappelle, la direction stratégique de la SNCF.

**Laurence EYMIEU**

Oui. Je voulais juste rebondir maintenant sur les propos de M. Godard qui vient interpellier le monde cheminot en disant que le transport routier était aussi un mode intéressant, ne serait-ce que parce qu'il permettait de rabattre les personnes en voiture sur les gares. Et je voulais lui dire que le monde cheminot partage tout à fait son avis et que d'ailleurs, dans la conception des projets de gares nouvelles ou de gares actuelles à rénover, cette notion d'intermodalité et d'accessibilité à l'ensemble des modes de rabattement sur la gare est bien sûr extrêmement présente. Je me permettais en même temps d'apporter un petit supplément et complément d'informations au monsieur qui m'a interpellée tout à l'heure sur la gare de Carcassonne.

J'ai passé un petit coup de fil pendant la réunion au chef de projet qui m'a confirmé ce que je vous disais. Je vous confirme donc qu'à Carcassonne, on sait bien qu'il y a un sujet de réflexion et de rénovation à entamer pour améliorer la gare, son accessibilité bien sûr, en particulier, son intermodalité et qu'il y a donc une étude qui devrait être lancée prochainement en partenariat avec les collectivités partenaires dont le Conseil général, l'agglomération et la ville pour en faire un véritable pôle d'échange et que l'étude de définition devrait être relancée dans les semaines qui viennent avec l'ensemble des partenaires concernés.

Voilà. Je voulais juste apporter ce petit éclairage supplémentaire.

**Claude BERNET**

Bon, vous voyez ? On a dérangé le Chef de projet. Merci, Mme Eymieu. Y a-t-il d'autres questions ?

**Intervenant**

(Un intervenant dont le nom et l'intervention n'ont pas pu être enregistrés, pour des raisons techniques, évoque les potentialités du canal du Midi.

**Claude BERNET**

Je ne suis pas sûr, Cher Monsieur, que Voies Navigables de France accepte ça compte tenu de l'état des berges et, qu'en outre, les innombrables touristes qui profitent de naviguer à 5 km/h avec un petit moteur qui fait teuf-teuf seraient contents de voir des Motoscaphes à la vénitienne autour de leur vedette. Y a-t-il d'autres questions ? Alors, au n°1, Monsieur ?

**Michel BERTHOUMIEUX**

Oui, bonjour. Michel Berthoumieux. Je suis vice-président du conseil économique et social de Midi-Pyrénées.

Excusez-moi, je ne réagis pas à l'exposé de M. Godard que j'ai trouvé très intéressant. La ligne nouvelle, effectivement, ne va pas impacter directement le territoire de notre région mais on se sent quand même concerné et on a été amené à travailler à plusieurs reprises au conseil économique et social sur des problèmes intermétropolitains peut-être, plus que de liens LGV et donc à réfléchir quand même sur la question de l'interconnexion tel qu'elle se présente. Moi, je crois qu'on va parler au-delà des banalités, hein. Nous souhaitons une interconnexion performante sur le narbonnais avec bien sûr une gare à l'ouest de Narbonne, voilà. Egalement, que soient traitées de façon égale la question du fret et la question des voyageurs avec bien sûr le scénario 3 qui nous paraît le scénario le plus intéressant même sachant que c'est le plus cher. Et à Midi-Pyrénées, on est quand même assez bien placé pour se poser les questions de l'ingénierie financière de ces projets puisque les Midi-Pyrénéens vont être amenés à participer financièrement au financement de Tours-Bordeaux sans avoir la garantie ensuite de pouvoir déboucher sur la ligne nouvelle ; c'est-à-dire d'avoir ensuite les éléments de circulation entre Bordeaux et Toulouse. Alors, c'est l'exposé qu'il y a eu tout à l'heure. Bon, il ne m'a pas bien satisfait parce qu'il y avait une confusion entre Bordeaux-Toulouse et Toulouse-Narbonne. Mais les garanties du Toulouse-Narbonne ne paraissent pas, ne sont pas fondées à ce jour. Alors que l'intérêt quand même de l'aire urbaine et métropolitaine, c'est bien d'être sur un passage. C'est de ne pas être pendant des décennies dans le cul-de-sac d'une LGV qui viendra du nord de la France.

Donc, ces questions d'ingénierie financière alors, elles sont abordées dans le document mais pas très clairement parce que nous, la question que nous nous posons c'est de savoir si nous serons appelés à financer sur la ligne qui fait l'objet aujourd'hui du débat public. Et ça change beaucoup de choses. Se prononcer pour une ligne dont le coût est maximal, tant qu'on ne sait pas ce qu'auront à payer, les collectivités, puisque après on sait que les montages financiers seront assez complexes. Donc là, j'aurais souhaité avoir un petit éclairage mais je ne sais pas si à ce stade du projet, c'est possible.

Merci.

### **Edouard PARANT**

Oui. Alors sur les financements dont vous parlez : sera-t-on sollicité pour le financement de l'infrastructure ? Vous parliez de Montpellier-Perpignan, de Toulouse-Narbonne, de quelle infrastructure ? Montpellier-Perpignan !

Bon, alors peut-être peut-on revenir un peu sur la manière dont sont actuellement financés les projets de ligne à grande vitesse ? Enfin, je pense que vous, vous êtes particulièrement bien placé pour le savoir, mais par rapport au reste de l'assistance.

Aujourd'hui, le modèle de financement 100 % étatique est révolu. Alors, on peut dire que c'est scandaleux et que, finalement les premières lignes n'ont pas été construites suivant ce modèle-là. Ce n'est pas RFF finalement qui définit les modalités. Elle exécute ce que sa tutelle lui demande. Cela veut dire que l'on va naturellement se tourner vers un pool de cofinanceurs, un peu à l'image de ce qui a été fait finalement pour financer le débat public auquel vous assistez ce soir et également, comme cela a été réalisé pour la convention de financement des études. Cela veut dire qu'à partir du moment où on souhaite que des collectivités viennent aider l'Etat, il faut évidemment que ces gens-là y trouvent un intérêt par rapport à leurs aspirations et donc, par rapport à leurs priorités pour leurs territoires respectifs. C'est pourquoi sur les études de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, les cofinanceurs étaient l'Etat, Réseau Ferré de France - c'est bien naturel - mais également la Région, qui globalement apporte cette vision un petit peu macroscopique et donc qui

permet d'élever le débat mais surtout aussi parce que c'est elle qui a la responsabilité de développer le service des Trains Express Régionaux.

Les principaux départements de la Région, en l'occurrence le Gard, l'Hérault, l'Aude, évidemment et les Pyrénées-Atlantiques, et puis comme on l'a vu. (Pardon, non mais c'est parce qu'on me parlait de SEA, voilà. J'étais parti vers Hendaye mais bon, ce n'est pas gagné pour eux.) Donc, les PO c'est mieux parti et à une échelle plus basse finalement, les agglomérations puisque c'est certainement - comme ça a été rappelé au travers de l'exposé - l'échelle pertinente pour parler de mobilité intra-urbaine avec cette complémentarité entre l'ensemble des modes de transport que peuvent mettre en place les autorités compétentes, que ce soient des cars départementaux, que ce soient des bus d'agglomération, que ce soient des TER périurbains, donc avec une desserte très fine pour faire du rabattement vers les grandes villes.

Donc, c'est l'ensemble de ces acteurs qui ont été mobilisés. Aujourd'hui donc, vous voyez que ça fait globalement 1, 2, 13, 14 partenaires. On peut y ajouter - et ça a été abordé toute à l'heure - un partenaire qui est supranational, à savoir l'Europe. Alors, peut-être revenir un petit peu sur les attentes que l'on peut avoir par rapport à l'Europe. De mémoire mais ça me sera confirmé par Patrick Trannoy, sur la LGV Est, l'Europe a apporté quelque chose comme 10 % et non pas 20 ou 25 %. Par contre, ce qui est intéressant de retenir, c'est que le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan a cette dimension européenne. Pourquoi ? Parce que d'abord, il constitue un accès à une section internationale, premier critère. Deuxième critère, il permettrait de désengorger actuellement un goulot d'étranglement qui est identifié comme étant un axe prioritaire n° 3 au niveau européen dans les réseaux de transport transeuropéens. Donc, ces 2 critères feront que le projet sera éligible au financement européen. Simplement, on le sait, il ne suffit pas d'être éligible, il faut aller se battre pour obtenir la part de l'Europe et obtenir la part maximale. Donc, on a véritablement l'ensemble de ces partenaires qui sont mobilisables. On peut même imaginer d'aller chercher nos voisins régionaux qui sont peut-être de l'autre côté de la frontière, mais en tout cas ce sont nos voisins régionaux. Ils ont peut-être un intérêt à voir le projet émerger. « Qui ne tente rien n'a rien. » Et puis, ce que l'on voit émerger de plus en plus, finalement, ce sont des montages qui ne font pas appel uniquement à la puissance publique mais qui donc font appel à des montages un petit peu plus compliqués, qui sont des partenariats publics privés avec deux modalités : soit la concession, c'est le projet Tours-Bordeaux ; soit le contrat de partenariat, comme c'est en train d'être mis en œuvre sur le contournement de Nîmes et de Montpellier.

Alors, comment aujourd'hui finalement se répartissent les financements ? Peut-être qu'on peut regarder sur une diapositive. Donc, vous voyez que RFF va financer une partie de l'infrastructure qui n'est pas forcément la part prépondérante. Pourquoi ? Parce que les règles de gouvernance de l'établissement public sont : « Investissez à hauteur des recettes que vous recevrez pendant la durée de vie du projet ». Donc, globalement, combien il y a de trains qui circulent ? Et en fonction du nombre de trains qui circulent, nous recevons des péages et c'est à partir de ces péages estimés que nous pouvons estimer notre participation. A côté de nous donc, la puissance étatique et l'ensemble des collectivités locales. Après, ce que l'on peut ajouter comme contribution, c'est évidemment donc, la part de l'Europe.

Est-ce que l'on a une décomposition en fonction de la mixité ou non de la voie et de l'importance finalement de la partie voyageurs par rapport à la partie marchandises ? Alors, les règles actuelles de participation financière telles qu'elles nous ont été présentées justement par Claude Libermann à Perpignan. Eh bien, vous avez dans le cadre d'une ligne

voyageurs, une fois retranchée la part de l'Europe et une fois retranchée... RFF et l'Union Européenne, vous retrouvez donc avec, pour une LGV, grosso modo, une parité entre les collectivités locales et l'Etat.

A partir du moment où vous souhaitez aller vers un projet qui inclut un petit peu de... qui a un aspect report modal marchandises, eh bien, l'Etat accepte d'en prendre un petit peu plus à sa charge. En tout cas, c'est ce qui nous a été présenté. Exemple : ce qui se produit dans le cas du contournement de Nîmes et de Montpellier.

Et puis vous avez un troisième niveau qui est le cas où finalement, vous n'avez un projet d'infrastructure que pour des voyageurs. Exemple : le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise. Et là donc, la participation de l'Etat, eh bien, croît encore puisque finalement, on estime que l'intérêt général est non pas uniquement local mais d'intérêt national et donc l'Etat s'investit plus.

Est-ce que ça répond un petit peu aux questions que vous vouliez, vous posiez ?

### **Claude BERNET**

Bien. Alors, nous sommes... il est 10h moins 10. On arrive un peu au bout de notre soirée. Est-ce qu'il y a des demandes d'intervention ?

M. Maugard.

### **Patrick MAUGARD**

Oui. Moi, je voudrais revenir à ces répartitions financières parce que bon, je les trouve assez scandaleuses, si vous voulez.

Actuellement, d'abord, on n'a pas vu la participation de l'Europe. Ça me choque profondément puisque c'est encore une fois un projet européen, Amsterdam-Séville, premier point.

Second point, on va faire supporter aujourd'hui des charges très lourdes aux collectivités. Je crois qu'il y a une commission Balladur qui s'est donc réunie il n'y a pas longtemps et qui parlait de décroisement des financements. Donc chacun financerait en fait ce qu'il doit financer. Il me tarde de voir ce que ça va faire en pratique, si vous voulez. Là, on a en fait des participations des collectivités territoriales qui sont donc extrêmement élevées et qui frappent celles qui ont le potentiel financier et fiscal le plus faible dans notre pays, et c'est à ces collectivités-là à qui on va demander une très forte participation. C'est extrêmement choquant cette histoire-là, quoi ! Voilà.

Donc aujourd'hui, tout à l'heure M. le président vous parlez de la belle endormie ou la belle au bois dormant mais vu les enjeux financiers qu'il y a, vous pensez bien que les collectivités locales réfléchissent à deux fois avant de s'engager là-dedans. Et vous savez qu'aujourd'hui les départements par exemple, ont des charges sociales extrêmement élevées puisqu'on paye aujourd'hui un certain nombre de désengagements. Et plus le département donc est pauvre, plus la charge a été très élevée pour lui. Et on en vient à financer avec des impôts locaux de l'action sociale. Ce qui est encore un scandale supplémentaire. Donc aujourd'hui, moi, ce qui me navre et qui me choque là-dedans, c'est une participation des collectivités territoriales à cette hauteur-là pour ce projet-là. Je crois qu'il y a d'autres projets qui ont été quand même davantage aidés. Et aujourd'hui, on voudrait faire ralentir les opérations qu'on ne s'y prendrait pas autrement ; c'est-à-dire comment voulez-vous qu'un département comme l'Aude ou une région comme Languedoc-Roussillon, une région comme Midi-Pyrénées à qui on demande de participer à Paris-Tours, à Tours-Bordeaux, à Bordeaux-Toulouse, sans avoir la certitude qu'il y aura la ligne Bordeaux-Toulouse (elle peut descendre

sur Hendaye et Irun). Donc, on va après demander à Toulouse de revenir sur Toulouse-Narbonne. Enfin, à un moment donné, c'est impossible, quoi ! Ce sont des sommes colossales. Et pendant qu'on donne des financements à ce niveau-là, eh bien, nos compétences obligatoires, qui les assume ? Qui les assume ? C'est nous qui devons les assumer. Comment est-ce qu'on fait l'argent ? On ne l'invente pas, hein. Ou alors, on dit que ce sont des projets structurants qui ont une envergure européenne et allez ! donc, le partenariat financier se fait fortement au niveau de l'Etat et de l'Europe ou alors, on dit que ce sont des petites lignes en fait qui relient des métropoles hexagonales et là évidemment, je comprends qu'on puisse dire aux collectivités territoriales de mettre la main à la poche.

Mais vu les enjeux, vu les enjeux financiers, vous comprenez bien que les élus quand même sont déjà responsables. Ils y réfléchissent à deux fois avant de voir donc derrière comment ils vont pouvoir faire face.

Si on adaptait donc le système au système qu'il y a pour RFF ; c'est-à-dire que vous définissez vos propres méthodes de financement et vous dites voilà, nous, comment on va financer. L'argent qu'on va rentrer derrière, eh bien, on pourra investir. Mais si on fait tous pareils, si on fait tous pareils, le département, va dire : « Ecoutez ! Moi, l'action sociale aujourd'hui, ça me coûte 60 % de mon budget. Je n'ai pas d'investissement, je n'ai pas d'autres financements, donc je ne viens pas là-dessus ». Donc, si chacun définit sa propre règle, je vous dis qu'on n'est pas prêt de faire une grande réalisation dans notre pays. Voilà.

#### **Claude BERNET**

Merci. M. Rainaud ?

#### **Christian RAINAUD**

Oui. Simplement, moi je me pose une question : que va devenir le projet si suivant la Commission Balladur, eh bien, on met en place, on supprime la clause générale de compétence pour les départements, par exemple, pour certaines collectivités ; c'est-à-dire que si on supprime cette clause, on ne pourra pas venir sur ce projet ; c'est-à-dire que l'annonce du projet 2025, je crois, est assortie d'un point d'interrogation. Je ne sais pas s'il ne faudra pas mettre un point d'exclamation.

#### **Claude BERNET**

D'accord. C'était évidemment un sujet sur lequel personne ici n'est en mesure de vous répondre ce que vous savez bien mais moi je suis en mesure de le noter et peut-être de l'écrire dans le compte-rendu. Voilà.

Bien, alors il y a-t-il encore une ou deux autres questions ? On a encore un peu de temps mais il va être 10h00. Il fait chaud, je vois des éventails à la sévillane.

Donc, on va conclure là ? On conclut comme ça.

Ben, je vais conclure en vous remerciant les uns et les autres de votre attention. Il y a eu me dit-on 16 interventions en dehors bien entendu du maître d'ouvrage, de la commission et de notre expert, M. Godard que je remercie encore. Il y a eu 16 interventions. Ce n'est pas si mal. Vous avez été relativement rapides. Je crois qu'on s'est dit des choses tout à fait intéressantes. Nous n'étions pas très nombreux mais il y avait la qualité qui, peut-être, supplée à la quantité et donc je vous remercie. Je vous remercie de votre accueil encore une fois.

Je vous souhaite une bonne soirée. Merci beaucoup.