

REUNION PUBLIQUE
SUR LE PROJET DE LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Jeudi 25 juin
Montpellier, Corum
19h - 22h

Accueil et présentation de la synthèse du débat

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

Prise de parole de la salle

Réaction du maître d'ouvrage en conclusion

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

Claude BERNET

Mesdames, Messieurs, il est 7h et quart. Et donc, selon les bonnes habitudes que nous avons prises et qui vont d'ailleurs s'arrêter, je vous propose que nous commençons. J'avais d'ailleurs entendu que les murmures cessaient, ce qui signifiait dans mon esprit que les gens souhaitaient qu'on commence.

Donc, je voudrais vous dire que la Commission se réjouit de vous voir nombreux ce soir. Je lisais tout à l'heure dans un journal hebdomadaire montpelliérain la liste des sorties et manifestations possibles ce soir en dehors du débat public, il y en avait 31 ; sans oublier d'ailleurs même Montpellier Danse, etc. Et je me dis que les gens qui viennent ce soir, ce sont des gens qui sont courageux. Et donc, je les salue tout particulièrement. Je salue notamment M. le représentant de Mme la Maire de Montpellier, M. le représentant de l'agglomération. Tout à l'heure, M. Gayssot doit nous rejoindre au nom du Conseil Régional. Je salue toutes les personnalités qui sont là, M. Valère, Directeur régional de l'équipement qui s'exprimera tout à l'heure au nom de l'Etat. Et donc, je vous souhaite à tous la plus cordiale bienvenue.

Ce soir, c'est la réunion de conclusion. Et donc, elle sera un peu différente des réunions que vous avez connues au cours de ces 4 mois. Comme vous le savez, le débat public se termine le 3 juillet. Un débat public, ça dure 4 mois. Je fais d'ailleurs un appel à toutes les personnes qui auraient encore des questions, des avis, des contributions, voire des cahiers d'acteurs. Nous arrêterons la pendule le 2 juillet à minuit parce que légalement, le débat public ne peut pas se poursuivre au-delà des 4 mois. Donc, surtout, si vous avez encore des choses à dire, n'hésitez pas, nous sommes là bien entendu jusqu'au bout. Et comme vous le savez, au-delà de cette date du 3 juillet, la Commission aura 2 mois pour sortir son compte-rendu. Et d'ailleurs, ce compte-rendu sera assorti d'un commentaire du Président de la Commission nationale du débat public. Ce commentaire appelé bilan est fait pour replacer en quelque sorte ce débat public dans l'ensemble des débats publics qui ont lieu en ce moment. Et nous présenterons ceci... Alors, je le signale notamment aux journalistes, il y aura une conférence de presse qui est en principe prévue le 8 septembre à 11h00 à Montpellier où nous présenterons à la presse de façon à ce qu'elle puisse le relayer, le document, plutôt les 2 documents, le compte-rendu de la Commission particulière et le bilan de la Commission nationale. Et nous sommes en train bien entendu de travailler sur ce compte-rendu.

Ce que nous souhaitons faire aujourd'hui, c'est en parler avec vous ; c'est-à-dire au fond, comme on a toujours fait dans ce débat public, le plus démocratiquement possible, vous dire ce que nous avons entendu, ce que nous nous apprêtons à écrire, non pas dans les détails parce que vous n'y... je pense que ce ne sera pas très agréable pour vous, mais au moins dans les grandes lignes. Et donc, contrairement à la tradition qui veut que je donne la parole au Maître d'ouvrage, je vais demander au Maître d'ouvrage d'être un peu patient. Et je vais, au nom de la Commission du débat public, vous dire un peu ce que nous tirons aujourd'hui de ce débat, et tout simplement, pour que vous soyez à même de nous dire par vos questions ou vos observations : voilà, sur ce plan-là, nous considérons que vous n'allez pas assez loin ou vous allez trop loin ou ce n'est pas tout à fait ça ou etc. Donc, on est, je dirais, ouvert bien entendu à votre critique et c'est la dernière fois que vous pouvez le faire. Au-delà, si j'ose dire, nous nous enfermerons, rassurez-vous, dans les conditions correctes et nous sortirons notre document.

Alors, qu'est-ce qu'on peut dire aujourd'hui... *(Si ça marche ? Oui, ah, ça marche. Formidable !)* Qu'est-ce qu'on peut dire aujourd'hui ? Je crois que ça tient en deux grandes idées : premièrement, un débat suivi et deuxièmement, des idées claires. Le débat suivi, ça

va aller assez vite, je vais vous expliquer de quoi il retourne. Des idées claires, nous allons dérouler un peu la suite des questions qui étaient posées dans ce débat public et vous dire ce que nous en avons sorti.

Alors, un débat suivi. Voilà les chiffres que nous avons à ce jour : 3.500 participants aux 12 réunions publiques dont à peu près 250 intervenants. Je compte statistiquement celle d'aujourd'hui, un peu plus de 3.000 abonnés aux publications, 17.000 connexions au site Internet et 90.000 pages ont été visitées, 1.970 questions. Je mets 75 % de réponses à ce jour mais c'est peut-être plus, grâce notamment aux efforts qu'a fait Réseau Ferré de France qui est la principale source des réponses ; 650 avis, environ 75 cahiers d'acteurs, ils tombent en ce moment très rapidement, je pense que nous irons au-delà de 75 et, je dirais, on faisait le recensement avec notre équipe de presse, 550 articles de presse ou passages radio ou télé ou Internet, donc un débat qui a été très largement suivi.

Alors, si je vous dis ça, ce n'est pas pour un quelconque plaisir d'autocélébration, c'est pour vous dire qu'au fond, les résultats de ce débat, ils sont particulièrement légitimés par cette affluence ; c'est-à-dire que c'est un débat dans lequel, vous verrez, les gens ont pris des positions, le public a pris des positions mais ces positions, elles ont été prises par un large public. Bon. Et donc, quelque part, pour la suite des choses qui va être importante, c'est évidemment quelque chose d'important que ce débat ait été aussi si suivi.

Des idées claires. Alors, quelles sont ces idées claires ? La première idée, c'est que le projet suscite plus d'impatience que d'opposition. Ce qui a marqué le débat, c'est un certain nombre de manifestations importantes sur le plan politique, manifestations d'unanimité. Je pense par exemple au cahier d'acteurs du Conseiller régional adopté au mois d'avril à l'unanimité de ses membres, au cahier d'acteurs unique des collectivités contributrices qui date du 24 mars, toutes les villes, toutes les agglomérations, tous les départements, le Conseil régional, etc. ont adopté une position commune. Je pense au sommet des 8 villes catalanes et françaises pour la grande vitesse qui s'est prononcé le 5 mars. Et puis, je dirais, tout à fait dans un autre registre, également dans la société civile puisque je pense à la déclaration commune des grandes organisations syndicales françaises et catalanes : UGT, Commissions ouvrières : CGT, FO, CFDT, UNSA, qui date du 6 mars. Tout ça, c'était au début du débat et c'est une déclaration très claire en faveur de la réalisation de ce lien.

La tonalité générale des réunions et je dirais aussi du site Internet, ça a été l'urgence. Je dirais même que nous avons essuyé un certain nombre de critiques sur le thème mais, enfin, notamment sur le site, pourquoi perd-on encore du temps, entre parenthèses, à ce débat public ? Et pourquoi faut-il tant de temps ? Je voulais marquer, il y a 170 questions sur le calendrier du projet, 170 questions, ça marque. C'est tout de même presque 10 % du total des questions sur le calendrier du projet et une interrogation par exemple sur les procédures en disant : pourquoi faut-il tant de temps pour les procédures puisque pratiquement le Maître d'ouvrage a indiqué qu'il faudrait une dizaine d'années dont à peu près la moitié pour les procédures et l'autre moitié pour les travaux. C'est quelque chose qui n'est pas... enfin, qui a du mal à passer, semble-t-il, dans l'opinion publique dont beaucoup d'éléments regrettent que le chaînon manquant, entre guillemets, n'ait pas été réalisé il y a 15 ans.

Alors, quand on analyse les raisons, le pourquoi de cette urgence, je dirais que, bon, d'abord, il y a des raisons de caractères économique et social. La ligne est vécue comme un outil de développement économique - et j'ai écrit - si elle est conçue pour cela ; c'est-à-dire, si et seulement si, quelque chose se passe autour de la ligne comme par exemple un grand projet d'aménagement du territoire, c'est une chose qui a été évoquée dans un certain nombre de réunions publiques. Je pense à Pézenas, c'est quelquefois dans les petites réunions que se

sont sorties des idées assez larges. Et puis, on a entendu tout de même beaucoup de gens dire par exemple : « Nous ne sommes pas là pour regarder passer les trains ». Nous traduisons : il faut que ce soit vraiment un outil de développement économique et social. Et là, alors, la balle pourrait revenir, si j'ose dire, dans votre camp à vous pour que vous construisiez ce projet économique et social autour de la ligne.

Deuxième raison, le report modal qui est cité de façon très générale, que ce soit le report du camion, de l'auto, de l'avion, c'est une des raisons fortes de soutien au projet, y compris par des milieux qui ne sont pas en général très favorables à des gros projets d'infrastructure. Je dirais que dans la région, ça s'accompagne d'une... j'allais presque dire d'une obsession. Il y a une pression obsédante sur la région, que ce soit au niveau de l'A9 ou au niveau de la ligne existante, une pression... La région se sent, pas agressée mais enfin elle vit la situation inconfortable de région de grand passage. De ce point de vue-là d'ailleurs, c'est à peu près la seule... sinon... c'est un peu la situation alsacienne, par exemple. Et donc, l'idée du doublé de lignes, c'est-à-dire la possibilité quelles qu'en soient les modalités, on va y venir, mais la possibilité d'avoir deux lignes est une idée qui a tout de même, qui est passée.

J'ajoute que parmi les autres raisons de soutien au projet, il y a l'amélioration des transports régionaux par le dégagement d'un certain nombre de sillons. La démonstration a été faite par le Maître d'ouvrage. En général, le Maître d'ouvrage, il a été assez convaincant sur ses démonstrations et notamment sur celle-là.

Alors, est-ce que ça veut dire qu'il n'y a aucun opposant ? La réponse est non. Des opposants, il y en a un certain nombre et je dirais que le devoir de la Commission, c'est d'essayer de les recenser, de voir quelles sont leurs raisons. Nous avons vu peu dans les réunions publiques mais tout de même 3 ou 4 personnes, par exemple, à Sète. Il y a assez peu d'avis sur le site Internet. Moi, j'en ai recensé 44, éventuellement aux erreurs d'appréciation près. Et puis, il y a un cahier d'acteurs, un seul cahier d'acteurs qui est favorable au principe.

Alors, les raisons qui sont avancées sont de trois ordres. Premièrement, la ligne n'est pas nécessaire et c'est un peu une appréciation ou peut-être une nécessité de croître moins vite, enfin, si vous connaissez tout à fait cette idée. Elle ne s'exprime pas de façon très militante mais, enfin, elle s'exprime et elle est couplée souvent ou donnait un message différent avec l'idée que tout ça c'est trop cher, beaucoup trop cher. J'allais dire c'est presque... Voilà.

Et puis, troisième idée qu'on retrouve beaucoup, c'est : cette ligne risque de défigurer, j'allais dire, de défigurer un peu plus le paysage. Encore une fois, ces messages ne sont pas nombreux mais ils existent et il faut donc les évaluer tels qu'ils sont. Alors, donc, sur la première question qui a été posée qui a été la question de principe, on peut dire que, globalement, les participants au débat ont dans leur grande majorité répondu qu'ils étaient favorables au principe de création d'une seconde ligne.

Alors, quelle seconde ligne ? C'est là qu'on vient aux scénarios, il y avait 4 scénarios. Bon, le premier scénario : aménagement de la ligne existante. Il est couplé, si j'ose dire, avec l'opposition au principe de création d'une ligne nouvelle. On l'a peu vu, on l'a peu entendu, on l'a peu vu sur les différents moyens du débat que ceux soient les réunions ou les messages.

Le scénario 1 - j'appelle scénario 1 pour des raisons de commodité le scénario spécialisation voyageurs - a des partisans importants, la SNCF par exemple, deux grandes associations spécialisées qui se préoccupent de promouvoir le TGV et puis la Mairie de Béziers, je dirais beaucoup de... toute une nébuleuse autour de Béziers. Cependant, la Commission - et on va le détailler, on va l'expliquer - considère que la mixité a convaincu tout de même le plus

grand nombre. Mais la mixité a certes convaincu le plus grand nombre mais que ce soient les partisans du scénario 1 ou les partisans des deux scénarios de mixité 2 et 3, je dirais qu'un certain nombre d'entre eux sont tout de même sensibles aux inconvénients de leurs propres solutions et ne s'y résignent pas au point de proposer des solutions plus évolutives sur lesquelles nous allons revenir.

Alors, commençons par le scénario 1, le scénario 320 voyageurs. Quels sont les arguments ? Alors, ces arguments sont assez structurés. Ils ont été très largement défendus. Vous les trouvez d'ailleurs par exemple dans le cahier d'acteurs de la SNCF. Bon, premièrement, c'est le scénario le plus efficace, j'allais dire, contre l'avion, ce n'est pas... enfin, pour assurer un report modal à partir de l'avion, c'est le moins cher, enfin, cela dit, il n'est pas tellement moins cher que le scénario 2 mais, enfin, il est autour de 4,2 milliards. Quand je dis le moins cher, c'est un... Voilà. Il permet de reprendre le tracé de 95 qui est prêt d'où un gain de temps. Il y aurait un moindre impact sur l'environnement puisque les pentes peuvent aller jusqu'à 3, 3 et demi. Il ne comporte pas de risques techniques accidentels de cohabitation. Il entraînerait un moindre coût d'entretien, parmi les partisans de ce scénario, il y a beaucoup d'hommes de l'art. Et puis, j'allais dire, la vitesse, c'est le progrès, pourquoi refuser la vitesse ? Et puis, quelque part aussi, on trouve dans ces partisans un certain scepticisme sur le report modal fret ; c'est-à-dire, au fond, c'est très difficile à faire marcher. En ce moment, ça ne marche pas bien. Rappel à tout le monde que ce matin dans Le Figaro économique, il y avait une grande interview de Pierre Blayau, Directeur du fret à la SNCF, donc, voilà. Voilà les arguments que l'on trouve chez les partisans de ce scénario.

Alors, passons maintenant aux arguments de la mixité. Les arguments de la mixité, j'entends des deux scénarios de mixité parce qu'il y a une partie des arguments qui sont communs. Alors, premier argument, c'est au nom du report modal que ce projet est relancé. C'est la loi Grenelle 1 qui a relancé ce projet. Elle l'a fait pour favoriser le report modal et dans ces conditions, il faut faire tout ce qui maximise le report modal. Deuxième argument, à long terme, la capacité des scénarios mixtes, les deux d'ailleurs, est beaucoup plus importante que celle du scénario non mixte, 70 et 50 trains supplémentaires à l'échéance du projet contre 10. Ça, c'est un argument qu'a donné le Maître d'ouvrage, qu'il a répété. La communication, c'est la répétition. Cet argument a, semble-t-il, ses portées. Troisième idée, le scénario permet d'écarter au moins partiellement le fret des centres-villes avec les inconvénients qu'il comporte, notamment en termes de bruit, circulation de nuit et de risques technologiques. Voilà. On pourrait aussi donner deux autres arguments qui touchent à la géographie. C'est que les deux tronçons voisins au nord et au sud sont mixtes. Et donc, le continuum suppose la mixité. Je ne dis pas qu'ils ont raison ou tort. Je dis, je vous décris ces arguments. Et puis, je dirais qu'il y a un argument qui est venu se greffer qu'on pourrait positionner sous le nom de « Ambition de Barcelone » ; c'est-à-dire qu'en réalité, nous avons eu une partie passion forte au débat de la Généralité de Catalogne, de l'Ajuntament de Barcelone, des chambres de commerce du port etc. qui tous nous ont dit : « Nous avons un esprit de reconquête des trafics de marchandises diverses qui vont, entre guillemets, se perdre à Rotterdam. Et donc, nous avons besoin d'un couloir pour faire passer ce fret. » Et donc, Barcelone a joué, voilà, sur ce plan-là.

Passons maintenant aux arguments propres aux différents scénarios de mixité. Alors, on va commencer par... voilà, le scénario grande vitesse et mixité. (Ah oui, c'est vrai que je n'ai qu'à regarder en face.) Je dirais qu'il y a une phrase qui caractérise ce scénario, c'est de l'audace. Comme disait Danton : « De l'audace, encore de l'audace, toujours de l'audace », c'est un scénario audacieux. Nous construisons pour très longtemps, pour 150 ans, pour 200

ans. J'ai été frappé moi-même, nous avons été frappés, les membres de la Commission, d'entendre dans ce même Corum de Montpellier le 12 mars ce scénario porté notamment par les élus, par les chambres de commerce, par exemple, par les milieux économiques. Et bon, c'est un scénario audacieux, c'est un scénario cher mais après tout, voilà. Alors, cette idée repose sur le fait que la mixité leur paraît à ses tenants incontournable mais qu'ils ne sont pas prêts à renoncer à la grande vitesse, donc, concilier grande vitesse et mixité, j'allais dire, quel qu'en soit le coût. Quant aux problèmes techniques, on peut penser mais c'est une prétention que, bien, ils se régleront. Voilà. Alors, sur ce scénario, vous trouvez donc la plupart des élus sauf Béziers et Sète et les élus de sensibilité écologiste, les chambres de commerce sauf Béziers, et 89 avis. On a essayé de faire un... de dénombrer les avis mais de grâce, ne considérez pas que c'est un... ni un sondage parce que sondage, ça repose sur une base scientifique, or, ce n'est pas une base scientifique ; ces gens qui ont répondu et nous avons essayé de classer leurs réponses. D'ailleurs, très souvent, ce n'est pas très facile à classer parce qu'ils posent plusieurs questions à la fois ou ils ont plusieurs arguments à la fois. Mais, enfin, voilà. Globalement, vous verrez d'ailleurs que le scénario 1 et le scénario 2 et le scénario 3 ont à peu près autant de soutiens les uns que les autres.

Alors, les arguments du scénario que j'appelle mixité 220, scénario 2, en dehors des arguments généraux en faveur de la mixité, un argument qu'on pourrait appeler « C'est la raison », c'est la raison. Je ne dis pas que j'approuve que ce soit la raison ou pas la raison. Je dis, c'est fondé sur la raison parce que c'est un scénario moins cher et c'est un scénario qui comporte, semble-t-il, moins d'impacts environnementaux. Un argument un peu philosophique mais qu'on voit très fortement par exemple dans les contributions et cahiers d'acteurs des milieux écologistes. La vitesse n'est pas une fin en soi et donc, contentons-nous, c'est déjà pas mal de rouler à 220. Ce scénario rallie essentiellement les élus et les personnes de sensibilité écologiste ainsi que les organisations syndicales, CGT et CFDT, et l'agglomération de Sète, agglomération et villes. J'ajoute qu'à ce scénario est souvent ajoutée une critique sur l'insuffisance de volontarisme des objectifs en matière de fret. Critique qui s'adresse au Maître d'ouvrage, une critique aimable, hein, le Maître d'ouvrage n'a pas subi de critiques désagréables pendant ce débat mais on lui dit souvent, il s'en est expliqué d'ailleurs, il aura l'occasion justement de le redire, on lui dit souvent : « Vous avez été un peu court sur vos ambitions en matière de fret ». Faut-il... bon, actuellement, le transport de... enfin, l'utilisation du ferroviaire sur le fret en Languedoc-Roussillon est très faible. Et donc, doubler cet objectif, c'est doubler un chiffre faible, etc., etc. On trouve assez ça sur le site. Alors, ça, je dirais que c'est l'expression. Les gens se sont exprimés sur les scénarios. Alors, ils l'ont fait très bien. Beaucoup de gens ont beaucoup travaillé manifestement. D'ailleurs, c'est sympathique de voir des gens qui vous écrivent quelquefois une deuxième fois un mois après en vous disant : « J'ai encore réfléchi et je modifie mon avis sur tel point ». Et un certain nombre de gens ont dit : « Au fond, est-ce qu'on peut se contenter des scénarios actuels ? Ces scénarios ont des inconvénients. Est-ce qu'on ne peut pas trouver des solutions qui permettent d'évoluer dans le temps ou dans l'espace ? » Alors, je dirais que ça c'est surtout vu, donc, dans la deuxième partie du débat. Je dirais que le bal a été ouvert dans ce domaine par le cahier d'acteurs de la SNCF qui a indiqué que, certes, elle était favorable à la réalisation du scénario 1 mais qu'elle considérait qu'il faudrait traiter le problème du fret au moyen terme et que, dans ces conditions, il était nécessaire de réaliser les acquisitions foncières pour pouvoir prévoir ultérieurement une ligne dédiée fret. C'est la fameuse idée, j'espère qu'il valait mieux ne pas trop la déformer du corridor mixte.

Deuxième type de scénario évolutif, c'est un scénario qui est né chez un certain nombre de partisans du scénario 3, qui sont tout de même conscients surtout de son coût considérable puisque je vous rappelle, c'est 6 milliards ; c'est-à-dire 2 milliards de plus que les deux autres scénarios. Et ces partisans du scénario 3 disent : « Après tout, on sait bien qu'on ne pourra pas peut-être tout faire en même temps. D'ailleurs, on peut peut-être attendre que l'évolution des trafics fret le rende nécessaire ». Et dans ces conditions, pourquoi ne pas, par exemple, réaliser le scénario 2 mais en faisant les réservations voire les terrassements nécessaires à faire la plateforme du scénario 3 ; c'est-à-dire d'un scénario comportant des voies d'évitement sur un linéaire important. Je crois que c'est autour de 90 km. Voilà le deuxième type de scénario évolutif.

Alors, il y a une... on commence à trouver maintenant un certain nombre de messages qui font des propositions, alors, géographiques, en disant : « Mais faut-il traiter la totalité de l'itinéraire selon les mêmes normes et notamment il se trouve qu'il y a une partie d'itinéraire Montpellier-Narbonne qui est peut-être un peu plus facile à traiter, entre guillemets, je mets des guillemets comme quand je dis moins cher. Un peu plus facile à traiter et puis il y a une section Narbonne-Perpignan qui était très difficile à traiter, notamment pour des raisons environnementales. Et donc, ne pourrait-on pas imaginer de faire par exemple le scénario 3 sur Montpellier-Narbonne et le scénario 2 par exemple sur Narbonne-Perpignan ? Donc, c'est ça les scénarios évolutifs. Ce sont quelques opinions mais elles sont apparues au cours du débat et c'est toujours ce qui se passe.

Le débat fait avancer, heureusement d'ailleurs, fait avancer les idées. Voilà ! Et donc... Alors, il y a une autre idée que j'ai appelée un peu pompeusement mais je pense que ça changerait le système ferroviaire et qui est la suivante. Beaucoup de participants au débat nous ont dit : « C'est bien de vous occuper de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan mais n'oubliez pas qu'il y a dans la région un certain nombre de problèmes à régler ». Bon, déjà, alors, c'est la position des Audois et des Toulousains d'ailleurs sur Toulouse-Narbonne. Je rappelle que Toulouse-Narbonne n'était pas dans l'objet du débat public et donc, nous n'avons pas débattu le Toulouse-Narbonne mais on a simplement entendu notamment à Narbonne et à Castelnaudary la semaine dernière, un certain nombre d'élus notamment ou de personnes qui nous ont dit : on ne peut pas ne pas réfléchir en même temps à - alors, le « en même temps » étant un mot important - à l'itinéraire Toulouse-Narbonne à grande vitesse. Les Espagnols, par exemple, les Catalans nous ont dit : « Oui, oui, c'est vrai que Toulouse-Narbonne pour nous, c'est aussi Toulouse-Barcelone ». Bon. Et d'ailleurs, RFF s'est expliqué, est venu, a répondu aux questions, etc.

Bon, deuxième sujet est la ligne existante parce qu'un certain nombre de gens nous ont dit, notamment des spécialistes : « Mais attention, la ligne existante a besoin de travaux, etc. Et donc, n'oubliez pas la ligne existante, support des activités actuelles, notamment les activités de fret et les activités TER. »

Troisième sujet, les lignes des Hauts-Pays. Alors, comme nous avons fait exprès d'aller à Alès, il est bien clair qu'on a entendu parler de l'itinéraire Alès-Nîmes qui est un des plus vieux chemins de fer français et du monde. Je ne dis pas qu'il n'a pas été modernisé depuis. Donc, également, nous avons reçu par exemple une prise de position de l'association, enfin de... s'occupant de Béziers-Neussargues. Le thème général de tout ça, c'est de dire : il ne faut pas tirer prétexte du fait qu'on ferait une grande ligne nouvelle pour ne pas traiter la desserte ferroviaire, y compris par exemple les dessertes périurbaines. On a entendu parler autour de Clermont-l'Hérault d'un certain nombre de choses. Tout ça, ce n'était peut-être pas dans

l'objet du débat mais c'est ce que les gens ont dit à partir du débat et pour nous, c'est important et nous le retranscrivons dans notre rapport. Voilà pour les scénarios.

Alors, nous allons en venir maintenant à la géographie de la ligne ; c'est-à-dire les couloirs de passage. Je dirais que le débat sur le passage n'a pas été... Il y a 65 questions, ça ne dénote pas une activité formidable. Je dois dire que le trajet nord n'a pas fait l'objet d'un plébiscite, si j'ose dire. Je crois que beaucoup de gens se sont plutôt intéressés au trajet sud qui se situe autour de l'autoroute. Mais le plus intéressant dans ce débat sur le passage, c'était plus les à-côtés que le débat sur les couloirs. Les à-côtés, c'étaient au fond quatre sujets qui sont revenus en permanence de façon très forte et qui au fond s'adressent au Maître d'ouvrage s'il est décidé de réaliser le projet et qui consistent à dire : « Faites attention à des points sur lesquels d'ailleurs vous avez fait des démonstrations tout à fait intéressantes ». Mais vous avez, si je puis dire, RFF nous paraît avoir construit une confiance autour d'elle sur ce projet et notamment sur ces points-là. Mais j'ai vu dans un certain nombre de cahiers d'acteurs le mot vigilance ; c'est-à-dire que dans la suite des temps, s'il y a une suite des temps sur ce projet, ce sera notamment à vous de le dire, eh bien, il sera nécessaire de regarder les aspects espaces naturels, paysage, biodiversité, lutte contre le bruit, notamment sur un certain nombre de points. C'était par hasard qu'on a vu arriver à la réunion de Perpignan des gens du Soler par exemple. Les inondations, alors, ça, c'est un sujet évidemment qui se pose dans la ligne. Elle traverse toutes les basses vallées sauf celle du Vidourle qui concerne le contournement Nîmes-Montpellier. Et puis, le sujet de la viticulture où nous avons vu, alors, non pas tellement les organisations agricoles mais un certain nombre de viticulteurs qui sont venus nous expliquer, par exemple des... qui sont venus d'ailleurs aussi voir le Maître d'ouvrage, si j'ai bien compris, des gens qui animent des Appellations d'origine contrôlée et qui nous ont dit : « Ne mettez pas en péril un travail qui a duré des dizaines d'années de restauration, de viticulture de qualité ». Et donc, ce sera ces quatre sujets sur lesquels, si j'ose dire, le Maître d'ouvrage est attendu.

Bon ! Quatrième question qui était posée au-delà des couloirs de passage, avec ou sans gare nouvelle ?

Alors, le débat sur les gares nouvelles a été très lourd. Il y a 364 questions et 78 avis sur les gares nouvelles ou les gares... enfin gares nouvelles ou gares centres, positionnement des gares. Alors, ce débat, bon, je crois qu'il faut d'abord faire un rappel. Ce sont les opérateurs qui arrêtent les trains en fonction d'un rapport de coût/efficacité ; c'est-à-dire du temps passé par rapport au nombre de clients obtenus. Et donc, ça, c'est une réalité incontournable qui s'impose lorsqu'on veut réfléchir sur ce sujet.

On peut penser que le comportement des opérateurs pourrait être différent selon l'option sur la vitesse des trains ; c'est-à-dire les scénarios 1 ou 3 d'un côté ou 2 de l'autre. Il est évident que si les trains roulent à 220, on peut peut-être passer un peu plus de temps à rentrer en centre-ville, si les trains vont très vite, ils auront un avantage compétitif par rapport à l'avion que les opérateurs auront du mal à perdre. Tout ça étant évidemment très complexe parce que ça dépendra de chaque situation au moment où tout ça sera mûr.

Alors, la question ne se pose guère à Montpellier et à Perpignan puisqu'à Montpellier, la gare Saint-Roch étant ou du moins les voies de desserte de la gare Saint-Roch étant à terme du projet saturées. Il faut construire une gare nouvelle. L'agglomération de Montpellier a fait son choix. C'est un choix qui est peut-être contesté - et notamment nos amis Sétois le contestent pour des raisons évidentes - mais c'est un choix qui est celui de l'agglomération de Montpellier et qui était rappelé de façon claire et sereine plusieurs fois.

Sur Perpignan, au contraire, nos amis Perpignanais nous disent : « Il faut réfléchir à une gare nouvelle pour le futur ». Mais pour l'instant, c'est assez logique, ils sont en terminal de ligne pour tout ce qui est au moins les lignes françaises, franco-françaises. Et donc, leur idée, c'est bien qu'il n'est pas nécessaire pour l'instant de réfléchir à une gare nouvelle. Le problème se pose donc avec acuité sur Nîmes, Béziers et Narbonne.

Alors, ce que nous avons constaté, c'est qu'au fond, cette affaire des gares nouvelles donne lieu à trois attitudes que j'ai appelées les attitudes politiques, et qui sont les attitudes...

Premièrement, vous avez une partie de l'opinion qui dit : « Jouons le scénario 2 et restons sur les gares de centre-ville ». Les deux options sont intimement liées. On retrouve par exemple chez les organisations syndicales ou les organisations, les associations, mouvements écologistes.

Deuxième idée complètement différente, à l'inverse, et qui est souvent liée d'ailleurs au scénario de grande vitesse mais pas toujours, qui est : « Jouons les gares nouvelles, jouons l'exercice ». Et au lieu de nous laisser imposer les gares dans des endroits qui arrangeront les opérateurs, faisons de cela une option, un point d'appui de l'aménagement urbain. Et ça, c'est une idée sur laquelle on retrouve souvent les élus, les CCI. Bon, à Nîmes, par exemple, la municipalité est clairement avec l'agglomération du côté de l'idée d'une gare à Manduel, mais ça je n'apprends rien à personne. Et par contre, un certain nombre de gens, notamment les associations écologistes, certains élus, etc. disent : « Soyons prudents ». Après tout, la gare de Feuchères, actuellement, elle marche très bien.

Alors, le problème de... bon, à Béziers, c'est un petit peu la même problématique avec une municipalité avec une agglomération qui veut... qui a choisi son site sur l'est. Et puis, il y a un certain nombre de gens qui disent : « Non, conservons la gare de centre-ville ». Et puis, il reste le problème, alors, de Narbonne sur lequel, bon, les Narbonnais disent : « Cette gare, nous la voulons à l'intersection des deux lignes descendant sur Perpignan et montant sur Toulouse ». C'est une position constante, forte qui a été répétée.

Puis la troisième, il y a une troisième tendance qu'on voit dans pas mal de messages et qui consiste à dire, qui consiste à poser des conditions minimales d'accessibilité. C'est une tendance un peu... on pourrait qualifier de réaliste sans faire aucun jugement mais au fond, qui dit : « On sera peut-être obligé d'en passer par là. Mais si on est obligé d'en passer par là, alors, de grâce, que l'on nous construise des gares qui soient accessibles par tous les moyens de transport pratiques. » A savoir les transports en commun, notamment l'accessibilité par les lignes actuelles, l'interconnexion avec le réseau TER, les trams, bien entendu, sujet montpelliérain mais qui est évidemment réglé dans l'hypothèse majeure. Egalement, les gens n'oublient pas de dire qu'ils leur arrivent de venir en voiture à la gare et que, donc, il faut des parkings. C'est une position que l'on retrouve chez un certain nombre de gens. Le débat des gares n'est pas un débat urgent. Autant il va falloir trancher assez vite sur les principes, sur les scénarios, sur le couloir de passage ; pourtant le débat des gares peut être reporté un petit peu plus tard. Mais ce débat, voilà les positions qui sont posées. Souvent, d'ailleurs, dans des configurations assez politiques, ce qui fait qu'on peut se demander si ce ne sera pas un débat important dans les prochaines échéances de renouvellement municipal, si ça tient jusque-là.

Alors, nous avons essayé d'évoquer au cours du débat les problèmes de financement, sachant que nous n'avions pas la prétention de les traiter nous-mêmes directement mais d'abord, nous avons fait venir un représentant de la Commission européenne qui, évidemment, s'est exprimé dans ce même Corum de façon très prudente. C'est tout à fait normal à ce stade. Cette prudence a quelquefois été reprochée dans le côté débat mais on

ne peut pas la lui reprocher. En tout cas, nous avons posé le problème au niveau européen. Mais quoi qu'il arrive, le niveau européen, c'est une chose. Et la recherche des financements, c'en est une plus large. Et là-dessus, bien, nous avons fait venir à Perpignan Claude Libermann qui est un monsieur, enfin, il s'est occupé du financement du TGV-Est déjà, le seul grand projet qui a été réalisé depuis un certain nombre d'années en France dans ce domaine. Et il nous a expliqué sans nous dire que c'est très nécessairement la clé des répartitions adoptées. Et il a expliqué que sur le TGV-Est, bien, vous avez les chiffres, là : 23,4 % se financent sur le produit des recettes et donc peuvent être financés par RFF - qui ainsi respecte ses dispositions statutaires en matière d'endettement - près de 40 % relèvent de l'Etat, 23 % des collectivités territoriales, 10 % de l'Union européenne, sachant que c'est un projet tout de même très européen. Et il nous a ajouté une chose que j'ai trouvée suffisamment importante pour la redire ce soir, c'est qu'un projet n'est lancé que quand il est financièrement bouclé. Et actuellement, vous avez un certain nombre de projets, comme par exemple le TGV Sud-Ouest, je ne sais pas si on l'appelle autrement officiellement, qui n'est pas toujours complètement lancé parce que complètement bouclé.

Donc, en m'excusant d'avoir été un peu long, j'en arrive à ma conclusion, conclusion évidemment très provisoire. Le débat public va se terminer. Encore une fois, nous allons rendre notre rapport. Et là, il va falloir trancher. Et ce sera notamment le rôle du Maître d'ouvrage, appuyé par l'Etat et peut-être d'autres collectivités. Il va falloir trancher sur le scénario. Et là, je dirais que c'est un vrai et grand choix de politique publique, hein, savoir si on donne priorité à la mixité ; c'est-à-dire il y a un choix, avantages, inconvénients. Vous avez les coûts, les risques, les avantages et les effets politiques, etc. Enfin, c'est un vrai choix de politique publique et puis, sur le couloir qui sera certainement un sujet un petit peu moins difficile.

Et puis, il va falloir trouver le financement, sujet qui, évidemment, dans ces temps, est un sujet ardu et sur lequel il faudra que beaucoup de gens travaillent. Peut-être, peut-être, peut-être, je ne sais pas, enfin, depuis lundi, je trouve que ce serait un bel emploi pour un élément du grand emprunt mais c'est une idée personnelle. Enfin, je ne sais pas, il y a peut-être d'autres qui l'ont.

En tout cas, si le projet est décidé, alors ça, je m'adresse au Maître d'ouvrage. Je voudrais lui dire que, au Maître d'ouvrage qui est ici représenté donc par le Secrétaire général de RFF, par le Directeur régional, Christian Petit, par Edouard Parant et son équipe, je voudrais leur dire qu'ils ont... si le débat s'est à peu près bien déroulé, c'est parce qu'ils l'avaient bien préparé de longue date. Je dirais que c'est un enseignement intéressant pour d'autres maîtres d'ouvrage. Lorsqu'on lance un débat, je me souviens d'un grand élu de la région qui me faisait une comparaison avec un autre débat dont je ne parlerais pas puisque je ne suis pas là pour dire du mal des camarades mais qui me disait : « Ah, si ça avait été préparé comme celui-là, ça aurait peut-être été différent ». Et donc, ce débat était bien préparé et au fond le Maître d'ouvrage a gagné une certaine confiance. Il a construit une certaine confiance autour de lui et on l'a bien vu dans le débat, il a été convaincant etc. Et maintenant, si la décision est prise de réaliser ce projet, il reviendra au Maître d'ouvrage, bien, de rester fidèle à cette attitude qu'il a eue, de rester ouvert à la discussion etc. Enfin, je me suis exprimé suffisamment clairement là-dessus pour ne pas insister. Je voudrais aussi en terminant ce petit propos mais, enfin, j'aurais l'occasion de me réexprimer. Maintenant, je vais donner la parole à la salle.

Vous allez pouvoir vous exprimer les uns et les autres sur tout ça. Et une fois de plus, on va noter soigneusement ce que vous aurez dit et puis, on donnera ensuite la parole peut-être

au Maître d'ouvrage pour qu'il nous dise un petit peu qu'est-ce qui ressort de tout ça, Christian Petit et Edouard Parant.

Mais je voudrais simplement en terminant, puisque c'est peut-être la dernière occasion que je vais m'exprimer un peu officiellement devant vous, remercier alors très chaleureusement tous ceux qui ont participé, les milliers de personnes qui ont participé dans une ambiance plutôt sympathique. Quelquefois, c'était un peu tendu mais même quand c'était tendu, c'était républicain, c'était courtois. Ici, on a l'habitude. Ça fait tout de même 2.500 ans qu'on est dans la civilisation du parlement et de la parole et ça se voit.

Remercier aussi très très fortement toutes les personnes qui nous ont aidés dans ce débat et d'abord, les équipes du Maître d'ouvrage. Depuis le début, notre relation a été quelquefois ferme mais toujours courtoise et en tout cas assez productive.

Remercier aussi alors les équipes techniques qui ont fait en sorte que ça se déroule bien dans des salles très différentes, pour la plupart d'ailleurs, très agréables et très confortables parce que la Région s'est équipée de ce point de vue-là. On n'est pas toujours à ce niveau, au niveau du Corum mais enfin, c'était bien.

Remercier également l'équipe communication-presse du débat et puis notre petit secrétariat général qui, à certains moments, recevait entre 300 et 400 questions par jour à telle enseigne qu'on s'est un peu inquiété mais, donc, qui a vaillamment tenu le coup et qui a fait en sorte que tout ça retrouve le cours normal des choses.

Donc, voilà. Merci, merci à vous tous - mais ce n'est pas la fin de la réunion heureusement, j'ai l'air de finir la réunion - mais enfin, je voulais tout de même vous le dire comme ça. Et maintenant, m'étant exprimé un peu trop longuement, je donne la parole à la salle.

Eh bien, voilà, on a au micro n°1, il y a un monsieur qui a... voilà ! Absolument. Monsieur, vous avez la parole.

Jean-Claude BERARD

Bonsoir ! Alors, Jean-Claude Bérard du Mouvement national de lutte pour l'environnement du Gard.

M. le Président, nous terminons ce débat public par un feu d'artifice de cahiers d'acteurs dans le cadre du développement durable avec la ligne nouvelle mixte Montpellier-Perpignan. C'est un aménagement serein, bien des espoirs du Languedoc-Roussillon. C'est moins de CO₂, moins d'ozone, c'est moins de gaz à effet de serre et c'est un plus contre le changement climatique dans le respect du protocole de Kyoto et du Grenelle de l'environnement et également de la santé durable. La protection de la biodiversité et le respect de la biosphère du parc national des Cévennes. La revalorisation de la notion du service public. Ce sont les réunions de Nîmes et d'Alès qui ont apporté des enseignements historiques. Un patrimoine de plus de 100 ans d'existence que vous avez précisé avec la fabrication des rails à Bessèges. Cette culture du service public avec le chemin de fer, c'est notre prospective pour les 100 ans à venir. Et c'est une nécessité vitale pour la synergie des régions et la suppression du dernier chaînon manquant avec la Catalogne, l'Espagne et le Portugal. C'était le talon d'Achille de la France qui est supprimé. Dans un maillage européen et régional, c'est un défi pour l'aménagement du territoire. C'est une dynamique spatiale et qualitative. Le TGV structure le paysage. C'est une expression du monde. C'est l'amélioration de notre image. Et nos prédécesseurs ont construit la France. Après la guerre, on a reconstruit la France grâce aux mineurs et aux chemins de fer. C'est un patrimoine culturel à revaloriser. Dans notre démarche participative, nous avons précisé les caprices du ciel avec le vent et les aléas, inondation de 88 à Nîmes. Les prévisions de Nostradamus nous avaient alerté sur les

problèmes hydrauliques avec la première voie Alès-Nîmes-Beaucaire qui avait été emportée par les eaux et la reconstruction s'est faite sur les ponts ainsi que la gare. Donc, tirer les enseignements des catastrophes pour ne pas les revivre. Salvador Dali disait : « La gare de Perpignan, c'était le centre du monde ». Sur cet élément, nous disons : les gares aux centres-villes, comme l'ont réalisé les Italiens. Et nous souhaitons pour la ligne nouvelle un apport exceptionnel paysagé avec une vitrine de plantation des essences méditerranéennes. Nous avons une mosaïque florale très importante pour tout notre Arc méditerranéen.

Le débat nous a permis d'entendre des manquements aux règles de l'art des normes internationales. Le non-respect des pentes au Perthuis, c'est un carton rouge aux responsables pour éviter d'être juges et partie. Nous proposons la participation dans la transparence des associations et du citoyen pour le suivi de la réalisation des travaux et de leur réception. Cela évitera ces manquements. Ça, c'est une belle innovation. Transport et télécommunication, ça va de pair pour le rayonnement du Languedoc-Roussillon. Innovation sur les traces du savant Louis Leprince-Ringuet natif d'Alès, qui a permis de relier tous les continents avec des câbles sous-marins en fibre optique, ces cheveux de lumière. Notre région, par plus de sécurité et de sûreté, accompagnera la ligne nouvelle avec un réseau de fibres optiques, solution technique et innovante.

M. le Président, nous souhaitons bon vent pour la Commission, bon travail. Et notre Association invite à notre Université d'été du 22 au 29 août à Aliéna en dessous de Perpignan sur le thème « Développement durable » ; c'est-à-dire l'économie, le social, l'environnement et le service public solidaire est souhaité. Bonnes vacances à toutes et à tous.

M. le Président, notre Association appréciait vos talents d'animation ainsi qu'un grand bravo aux personnels de la logistique. Merci de votre aimable attention.

Claude BERNET

Merci à vous.

Qui c'est qui veut parler ? Madame. Alors, il faut lui donner un micro. Il faut donner un micro à cette dame. Elodie, si vous voulez bien. Depuis le début, je demande qu'on mette un micro-cravate pour les gens qui sont devant. Voilà, la dame en... Voilà. Ça vous a permis de... Voilà.

Intervenante

Tivignon, Association d'environnement Paillade Mosson Coulée Verte. C'est une association agréée sur une trentaine de communes autour de Montpellier. Moi, je voudrais dire d'abord que le projet évidemment présente un grand intérêt pour toute la région bien entendu et aussi dire combien ce travail de la Commission du débat public a été important. J'aurais une remarque à faire et puis j'ai aussi une question. La remarque, c'est, je fais le parallèle avec la ligne TGV qui a été construite le long de la Vallée du Rhône. Ça a eu une conséquence que vous n'avez pas évoquée, à savoir que ça réduit les temps de transport notamment pour les Parisiens mais aussi pour les Belges qui ont pu venir très facilement passer les week-ends dans la Drôme, le Vaucluse et tout. Et ça s'est traduit par l'achat de nombreuses propriétés. Et ça a eu comme conséquence l'impossibilité pour beaucoup de personnes qui avaient de petits revenus de pouvoir acheter sur place. Donc, il y a eu un problème, si vous voulez, de pouvoir fixer les populations locales notamment ceux qui travaillaient localement. Donc, c'est quelque chose, je pense, qu'il faut avoir à l'esprit parce qu'on risque aussi avec cette ligne TGV, malgré tout le bénéfice qu'on peut tirer, on risque aussi d'avoir cette

conséquence ; c'est-à-dire un raccourcissement des durées de transport et, donc, un renchérissement du prix du mètre carré local.

La deuxième chose que je voulais dire c'est que, on a une desserte, bon, qui va être possible selon les scénarios qu'on prend une desserte avec le fret. Maintenant, je fais le rapport avec la précédente Commission du débat public sur les transports dans la vallée du Rhône et l'Arc languedocien. Et vous aviez mis en évidence que 46 % des trafics des poids lourds étaient des trafics entre les 3 régions : PACA, Languedoc-Roussillon et puis le Rhône. Maintenant, j'aimerais savoir si le fait de mettre une ligne avec un fret va pouvoir permettre de décharger tout ce transport de camion avec un fret qui serait un fret ferroviaire.

Claude BERNET

Sur le premier point Madame, je crois que, il n'y a pas de réponse technique à vous apporter mais c'est une réalité très très forte qu'on a connue également dans la Drôme et je dirais que c'est toujours intéressant de faire apparaître ce type de sujet. Et pour ce qui est de Montpellier et de Nîmes, le temps de trajet actuel, en tout cas pour Nîmes, ne sera pas diminué ; pour Montpellier, il ne sera pas beaucoup diminué mais les questions que vous posez se posent plus fortement maintenant sur l'ouest de la région, Béziers, Narbonne et Perpignan.

Alors sur le second sujet, j'ai envie de donner la parole au Maître d'ouvrage tout de même.

Bruno BEAUCHET

Oui. Si, si, voilà. Alors, donc comme vous avez dit, en fait lors du débat public VRAL, il avait été indiqué que 46 % du trafic poids lourds, c'était des échanges entre les 3 régions donc Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées, Provence-Alpes-Côte d'Azur. Et en fait, ça c'est du trafic de distance moyenne. Or, la pertinence du mode ferroviaire, c'est plutôt sur les trafics de longue distance. Il faut une distance minimale, généralement minimum 500 km pour que le mode ferroviaire soit pertinent face à la route. Il a beaucoup de mal à concurrencer la route en dessous de 500 km. Donc, on va être plutôt sur des trafics du Languedoc-Roussillon vers les autres régions françaises mais non pas vers le Midi-Pyrénées ou la région PACA et sur d'autres trafics qui vont transiter en Languedoc-Roussillon mais qui pourraient être par exemple Midi-Pyrénées vers Provence-Alpes-Côte d'Azur. Donc, sur ce type de trafic - le mode ferroviaire - même s'il y a une ligne qui permet de développer les trafics ferroviaires de marchandises, on aura du mal à concurrencer le mode routier. Mais le Languedoc-Roussillon est une région avec beaucoup de trafics de marchandises. On le voit sur l'A9 et beaucoup de trafics de transit donc de longue distance. Donc, la ligne qui permet comme cela de développer le fret ferroviaire, c'est pour concurrencer et reporter ces trafics qui aujourd'hui passent sur la route et qui sont des trafics de longue distance.

Claude BERNET

Alors Monsieur, voilà, micro n°2 et puis... Ah ! Il y a une dame qui a le micro. Bon alors, au bénéfice...

Intervenant

Des dames.

Claude BERNET

Alors Madame, exprimez-vous et puis ensuite on donnera la parole au n°2, allez-y ! Oui, ce serait bien parce que... et puis vous dites votre nom.

Mélanie

Bon. Alors, bonjour ! Donc moi, je m'appelle Mélanie. Je suis éco-conseillère, conseillère en environnement et au développement durable. J'ai une association sur Montpellier et dans mon métier, je suis plutôt en charge du dossier aménagement des espaces et gestion des ressources naturelles.

Alors moi, la question que je voulais vous poser c'est, moi, ce que j'ai un peu peur c'est comment vous allez revitaliser les territoires ? Je sais qu'il y a un gros problème au niveau de la viticulture et moi, j'ai un peu peur que la ligne LGV compromette encore davantage ce secteur en crise.

Claude BERNET

Alors sur le sujet de la revitalisation du territoire, je ne vais pas donner la parole à RFF parce que c'est un sujet... Tout à l'heure, on aura une expression de M. Valère, Directeur régional de l'équipement qui, parlant au nom de l'Etat... je pense qu'on aura des élus régionaux qui vont également parler. En vous écoutant, je repense à une intervention qui a été celle d'un expert, Alain Marguerit qui est un grand paysagiste connu sur le plan européen qui est Montpelliérain, il travaille à Montpellier, et qui nous disait, de façon d'ailleurs enfin un petit peu maladroite, ce qui fait que ça a un petit peu choqué un certain nombre de gens mais qui nous disait, à Pézenas dans une petite réunion, qui nous disait : « Au fond, faire une ligne, bon, ben, si on fait une ligne, mais il faudrait penser à l'intégrer dans un projet de territoire et un projet de développement durable. » Alors, une fois qu'on a dit ça, on a ouvert un énorme dossier. On a ouvert un énorme débat, etc. Bon ! Ce n'est évidemment pas à la Commission de faire quelque proposition que ce soit, simplement la Commission, elle notera que ce sujet a été évoqué et que c'est un sujet qui s'adresse à toutes les institutions qui sont responsables du développement économique : le Conseil régional, les départements, l'Etat, etc., bon. Et qu'effectivement, l'idée que vous dites, est-ce qu'une ligne nouvelle peut encore plus fragiliser un certain nombre de territoires ou est-ce qu'au contraire, elle peut leur apporter quelque chose de positif ? Ben, c'est une idée qui, effectivement, doit être posée. Nous, on la note en tout cas soigneusement. Vous la retrouverez dans le compte-rendu.

(Oui ? à Edouard Parant)

Oui. Le schéma régional d'aménagement durable du territoire qui est... Merci, le maître d'ouvrage me passe un petit mot avec SRAT, heureusement que je sais ce que c'est ; je ne sais pas complètement... mais c'est vrai que ça fait peut-être partie effectivement de sujet, je veux dire si la ligne donne une ouverture sur un certain nombre de territoires nouveaux, comment est-ce qu'on va... comment est-ce que vous allez en tirer parti ou ne pas en tirer parti ? C'est effectivement toute la question. Je note que votre question est plutôt sur la tonalité de la méfiance. Vous vous inquiétez un peu mais enfin voilà, bon ! Et vous dites au fond, qu'est-ce qui est prévu ? Je fais remarquer que le temps que... si on décide de faire la ligne, le temps que RFF fasse ses procédures, il y a peut-être du temps pour réfléchir au schéma de territoire. Je fais simplement cette remarque, voilà.

Alors, Monsieur au micro n°2 qui attendiez depuis longtemps.

Jean-Marie KIRTZ

Pas depuis longtemps M. le Président, pas depuis longtemps. C'était très intéressant tout ce qui se disait. Alors, je voulais vous remercier, vous et la Commission du débat public parce que j'ai assisté à 5 ou 6 épisodes et c'est un vrai moment de démocratie et ils sont très très rares ces moments de démocratie et donc je voulais le souligner.

Alors pour ma part, moi je m'appelle Jean-Marie Kirtz. Je m'exprime en tant que simple citoyen. Je ne représente aucune association. Je ne représente que moi-même mais je suis un exploitant ferroviaire, un cheminot de la SNCF.

Et donc comme j'ai eu l'occasion de le dire à plusieurs reprises lors de ce débat public, pour moi la mixité entre le voyageur et le fret, c'est quelque chose qui est très très difficile. Et donc je suis très fier, très heureux que la SNCF, elle ait repris cet ensemble d'arguments dans son cahier d'acteurs. Et je voudrais rappeler quand même que c'est la SNCF qui fait rouler les trains et que son avis quand même me paraît très très important. Donc, j'encourage tout le monde à lire son cahier d'acteurs.

Alors, je voudrais conclure avec une question. Maintenant, est-ce que vous pouvez nous dire comment ce moment de démocratie va se prolonger, va trouver une suite ?

Je vous remercie.

Claude BERNET

Cher Monsieur, d'abord, la Commission est sensible à l'appréciation que vous portez sur la démocratie. La démocratie c'est comme tout, c'est quelque chose qu'on essaye d'atteindre, c'est un objectif. Alors, elle a été parfaite, je n'en sais rien mais sur le point que vous... c'est-à-dire les suites. La suite, je vous rappelle, la loi prévoit une suite, hein. Le 3 septembre, nous remettons le rapport à RFF et elle a jusqu'au 3 décembre pour réagir. Alors, peut-être tout à l'heure, le Secrétaire général de RFF nous expliquera comment ça se passe ? Ce que je crois savoir c'est que c'est au niveau le plus élevé ; c'est-à-dire du Conseil d'administration dans lequel siège le représentant de l'Etat et par exemple des représentants de la Grande administration qui se trouve de l'autre côté de la Seine juste en face de RFF à Bercy, que cette... bon alors... Encore une fois, la Loi n'oblige pas le Maître d'ouvrage comme ça à tout dire oui, non, peut-être, etc., oui, non. Le Maître d'ouvrage peut se contenter d'expliquer dans quel sens il va continuer les travaux ou ne pas les continuer d'ailleurs mais enfin.

Donc là, nous rentrerons dans la gestion démocratique du budget de la République et là, c'est évidemment un... ce sera un instant... enfin moi, je considère que c'est plus facile de faire le débat public que de trouver le financement. Pour avoir été pendant un temps du côté des gens qui cherchent et qui trouvent les financements - j'étais directeur budgétaire puis secrétaire d'Etat à la Mairie pendant quelques années - je dois dire que je trouve que le débat public, c'est infiniment plus simple même si quelquefois, c'est compliqué.

Donc voilà ! Je ne suis pas sûr de vous avoir répondu complètement mais c'est vrai que là, il va y avoir maintenant un moment, enfin peut-être on aura quelques éclairages mais je ne pense pas que RFF à ce stade soit en état de donner des éclairages très, très nouveaux mais bon, on va peut-être avoir... Peut-être pourrait-on demander... alors on a quelqu'un au micro n°1 puis ensuite on pourrait peut-être demander à M. Valère s'il veut bien se préparer, où est-ce qu'il est ? Voilà, pour pouvoir parler après, d'accord ?

Alors, Monsieur au micro n°1 à vous, oui !

Georges FANDOS

Bonjour ! C'est Georges Fandos. Je suis Représentant régional du mouvement écologiste CAP 21 de Mme Corinne Lepage, Présidente Corinne Lepage...

Claude BERNET

Je vous reconnais maintenant !

Georges FANDOS

... Et rédacteur d'un cahier d'acteurs. Je n'ai pas trouvé malheureusement le cahier mais je pense que c'est une erreur mais j'ai quelques exemplaires qui reprennent les arguments que je vais développer très rapidement. Donc s'il y a des personnes qui veulent avoir cet argumentaire, je l'ai en main. Voilà !

Donc, ce que je voudrais dire c'est qu'il est évident que par rapport à des enjeux climatiques, on ne peut plus prôner aujourd'hui une ligne purement voyageurs. Il faut à tout prix développer le fret ferroviaire et donc, le transfert des camions de l'autoroute A9 vers le ferroviaire est une priorité absolue. Ça doit être vraiment inscrit comme une priorité en cohérence avec des décisions nationales concernant Kyoto. Donc, ça me paraît important de le dire.

Ensuite dans la mixité, en fait, il y a 2 scénarios qui sont proposés : un scénario où les voyageurs sont à 300 km/h et un autre où les voyageurs sont à 220 km/h. Je vais défendre le scénario à 220 km/h pour les voyageurs et 120 pour le fret, pourquoi ? D'abord pour des raisons économiques. Ce scénario coûterait d'après le cahier du Maître d'ouvrage 3,9 milliards au lieu de 5,2 milliards donc, il y a un coût qui est nettement inférieur, 1,3 milliard en moins. C'est important surtout au regard du temps que pourrait faire économiser le 300 km/h. A 300 km/h par rapport à 220 km/h, on gagne à peine 10 min entre Montpellier et Perpignan. Ça veut dire que pour un gain de 10 min, on va devoir investir 1,3 milliards de plus en investissement. Ça fait 130 millions d'euros d'investissement à la minute, excusez-moi du peu, de nos jours ça compte. Donc, je pense que la mixité 220 km/h se défend déjà sur le plan économique.

Ensuite, il est évident aussi que pour rouler à 300 km/h, on va consommer beaucoup plus d'énergie électrique. On augmente de 60 % la consommation électrique, pour passer de 220 km/h à 300 et quelques ; donc ça veut dire derrière qu'il va falloir plus d'énergie nucléaire et donc, il y aura aussi à gérer plus de déchets nucléaires derrière. Donc, je crois que si on veut avoir une vision globale des enjeux, c'est un élément important aussi à prendre en ligne de compte.

Ensuite, le fret 220 km/h a l'intérêt de permettre des capacités de développement du fret beaucoup plus importantes, le scénario 220 km/h voyageurs parce qu'il y a une différence de vitesses moindre entre le voyageur 120 par rapport au voyageur 220 comparé au scénario où les trains voyageurs roulent à 300 km/h et le fret ne roule qu'à 120 km/h. Du fait qu'il y a une différence de vitesses moins importante entre les voyageurs et le fret, c'est ça qui explique qu'effectivement, le scénario 220 km/h pour les voyageurs, 120 pour le fret, permet un développement beaucoup plus important du fret. Et ça explique aussi pourquoi ce scénario n'arrive pas à saturation en 2050 alors que tous les autres scénarios, ils arrivent à saturation avant 2050 ; c'est-à-dire que si on fait du 300 km/h voyageurs et 120 en fret, avant l'année 2050, on arrivera à saturation alors qu'avec le scénario 220 km/h et 120 pour le fret, c'est au-delà de 2050 ; c'est-à-dire qu'avec ce scénario où les voyageurs roulent un petit peu moins vite, on construit une infrastructure qui aura une capacité de monter en puissance beaucoup plus longtemps dans le temps. Et ça me paraît aussi important parce que cela dit, il ne se construit pas pour 2 jours donc, ça me paraît être quelque chose d'important.

Ensuite, je tiens à dire aussi que le fait qu'on consomme 1,3 milliards de moins - ça a été soulevé par pas mal d'intervenants - ça permettrait d'améliorer la ligne existante, les TER et tout ce qui aujourd'hui devrait être modernisé, donc ça permettrait de bien lier la ligne TGV-LGV au réseau ferroviaire régional. Ça aussi, ça paraît important en termes de report et d'aménagement du territoire.

Le dernier, un des points aussi importants, c'est le bilan CO₂. Je conteste le comparatif qui a été fait, non pas qu'il ne soit pas bien fait, hein, mais si vous voulez, comme on compare les scénarios à l'année 2050, en fait, on pénalise le scénario 220 km/h voyageurs, 120 km/h pour le fret. Pourquoi ? Parce que ce scénario arrive à saturation plus tard et il permet une plus grande capacité de développement du fret au-delà de 2050. Alors, si on fait le bilan carbone à l'année 2050, du fait qu'on ne tient pas compte des capacités supplémentaires de développement du scénario 220-120, on le pénalise en comparaison des autres scénarios. Et donc, ça me paraît aussi un élément à prendre en ligne de compte. Par exemple, le scénario 220-120 km/h permet d'économiser 30.000 t de CO₂ par an parce qu'il y a 400 millions de km/t en plus par rapport au scénario 300 km/h. Et ça, ça veut dire que par rapport au bilan 2050, où on dit le scénario 300 km/h permet une économie de 200.000 t, du fait qu'on ne tient pas compte de ce qui se passe après 2050, on se rend compte qu'en 7 ans, c'est-à-dire en 2057, le scénario 220 km/h pour les voyageurs et 120 km/h pour le fret arrive à égalité par rapport au bilan CO₂, par rapport au scénario 300 km/h. Donc, je pense qu'actuellement, le bilan carbone, il est un peu tronqué. Il pénalise le scénario 220 km/h voyageurs. C'est dommage parce qu'en fait, quand on fait l'analyse, qu'on extrapole l'analyse du bilan CO₂ au-delà de 2050, on se rend compte que dès 2057, le scénario 220 km/h voyageurs rattrape le scénario 300 km/h voyageurs et donc, du point de vue du bilan carbone, ce scénario tient tout à fait la route. Il y a aussi un aspect important, c'est l'aspect paysager.

Du fait que les voyageurs peuvent circuler à 220 km/h par rapport à 300 km/h, on a des rayons de courbure plus fermés et donc, l'impact paysager du scénario 220 km/h pour les voyageurs et 120 km/h pour le fret sera beaucoup moins dense. Ça permettra des rayons de courbure plus serrés, d'éviter des zones naturelles à protéger, les vignobles sur le plan viticole etc. Donc, l'aspect paysager aussi plaide en faveur du scénario 220 km/h et l'aspect économique puisque, quand on préserve la viticulture, qui est en crise malheureusement, on préserve aussi l'aspect économique et l'aspect agricole en général.

Dernier aspect, l'aspect économique. Là aussi, l'étude du maître d'ouvrage retient cet angle de ratios économiques. Ces ratios économiques sont des taux de rentabilité internes etc. qui, là aussi malheureusement pénalisent le scénario 220 km/h parce que si vous voulez, comme l'étude socio-économique s'arrête en 2069 avec la capacité de fret de 2050 - je dis bien la capacité de fret de 2050 - on pénalise le scénario 220 km/h voyageurs 120 km fret parce que ce scénario-là a une capacité de transport qui peut se développer au-delà de 2050 dont on ne tient pas compte dans le calcul de ratios économiques. Donc, je pense que les différents ratios économiques qui ont été calculés devraient être revus parce que le scénario final en 2069 en tenant compte de la capacité supplémentaire du scénario 220-120, rétablit un ratio en faveur de... que les ratios économiques soient beaucoup plus favorables à ce scénario.

Un des derniers points que je voudrais soulever et je m'arrêterai, n'ayez crainte, c'est le tracé nord. Je pense que le tracé nord est important par rapport au tracé sud parce qu'en termes de risque climatique là aussi, il est beaucoup moins exposé aux inondations. Et ça, dans notre région, c'est extrêmement important. On ne peut pas dire que c'est un élément secondaire et je crois que c'est un élément important à retenir compte tenu des

changements climatiques. On l'a vu, les catastrophes se succèdent sur le plan climatique à Nîmes ou ailleurs et on ne prévoit pas malheureusement sur le plan hydraulique la catastrophe majeure. Or, la catastrophe majeure, elle risque d'arriver. On ne connaît pas quelle sera l'évolution du climat à l'avenir. Il y a des hypothèses qui sont faites par le GIEC mais bon, il y a des hypothèses pessimistes, optimistes, on ne sait pas quels vont être les faits d'emballement de la crise climatique. Donc, je pense que le fait que le fuseau nord soit moins risqué du point de vue des inondations, c'est aussi un des critères d'aménagement du territoire extrêmement importants à retenir, et il ne faut pas me dire que ce sont les études hydrauliques qui prouvent que ça passe parce que malheureusement, les études hydrauliques, on le sait très bien, elles ne prévoient pas les phénomènes catastrophiques, c'est le propre des études hydrauliques souvent malheureusement.

Alors, je dirais pour finir que tout ça fait que... je pense qu'il faut sortir du mythe de la vitesse pour la vitesse. Le progrès c'est aussi de savoir réfléchir, de se donner des critères, ce n'est pas d'être très aveuglé par la vitesse. Des philosophes comme Paul Viriot le disent. St Thomas d'Aquin disait que la vitesse, c'est le diable déjà. Donc, je pense que ce sont des philosophes importants. Et je crois qu'il faut sortir du mythe du progrès, du toujours plus, toujours plus vite et prendre en compte réellement les enjeux du développement durable. Je vous remercie d'avoir été attentifs et je rappelle que le cahier d'acteurs qui résume tous ces argumentaires, je l'ai à ma position. J'ai quelques exemplaires donc je pourrais le distribuer à ceux qui sont intéressés.

Merci de votre attention.

Claude BERNET

Très bien. Il sera pris note du fait que St Thomas d'Aquin disait que la vitesse c'est le diable. Il disait aussi qu'un peu de confort facilite la réflexion et ceci a guidé l'action du débat public pour la découverte de ces salles sauf peut-être à Perpignan où nous avons tiré un peu court et nous étions un peu mal installé, je m'en excuse auprès des gens qui étaient là.

Alors, j'avais donc indiqué que je passerai la parole à M. Valère, s'il veut bien. Voilà ou peut-être aller à un micro. Je rappelle que M. Valère est le Directeur régional de l'équipement et que donc...

M. VALERE

Voilà ! Merci M. le Président...

Claude BERNET

Et il s'exprime au nom de cette administration.

M. VALERE

Jusqu'à présent, dans les différentes séances publiques du débat, aucun représentant de l'Etat n'est intervenu en tant que tel. L'Etat est resté discret, discret pour ne pas peser sur la teneur du débat. Si j'interviens maintenant c'est d'abord pour dire que cette discrétion ne doit pas être interprétée comme de l'indifférence, l'Etat n'est pas indifférent à ce qui se dit dans le débat, il ne sera pas sur le fond, neutre vis-à-vis des solutions qui découleront dans la suite du processus. L'Etat a une politique forte, elle est d'ailleurs inscrite dans la loi Grenelle. D'abord, le principe même de la réalisation de la ligne qui figure dans la Loi ainsi que sur le report modal avec un objectif extrêmement ambitieux de faire passer la part du non-routier de 14 % à 25 % d'ici 2022.

Mon intervention ne préjuge pas ce soir de la prise de position finale de l'Etat au sein du Conseil d'administration de RFF. Mais elle découle en fait de la prolongation du rôle que j'ai joué dans les phases de préparation du débat public en tant que Président du Comité technique des études préalables au débat, Comité technique qui réunissait, outre l'Etat et bien entendu le Maître d'ouvrage RFF, la SNCF, les collectivités territoriales concernées, régions, les départements, les communautés d'agglomération. Donc, premier élément que je voulais donner à la suite de ce rôle. Notre première préoccupation a été après les études et complètement à la fin de savoir comment nous pouvions réussir un débat alors que le sujet technique lorsqu'on y rentre de manière approfondie est extrêmement complexe et que le nombre de solutions variantes que nous avons estimées avec RFF se situait à 300 ou 400 à peu près. C'était totalement imprésentable et toute une série d'éléments de ces études sont apparus difficilement explicables à des non-experts. D'où l'idée qu'il fallait recentrer le débat sur 4 grandes questions, bien sûr, celle de l'opportunité de la voie, celle du rôle de la ligne vis-à-vis du fret et des voyageurs, couloirs passages, positionnement des gares.

Alors, moi, je voulais d'abord dire qu'on avait retenu dans ce questionnement l'idée de faire 4 scénarios et 4 seulement, très contrastés, destinés non pas à présenter 4 solutions seulement mais à faire réagir grâce aux contrastes de ces 4 scénarios. Je voudrais féliciter RFF et toute son équipe qui a su présenter les choses avec beaucoup de pédagogies, savoir présenter des questions fondamentales, bien les poser. Pour autant, je tiens à dire que l'objectif n'est pas de présenter 4 scénarios comme 4 solutions alternatives qui s'excluraient les unes les autres. A la suite du débat, il faudra reprendre des études et ces études tiendront compte de ce qui s'est dit mais elles ne resteront pas enfermées dans l'un des 4 scénarios tels qu'ils ont été présentés dans un but de simplification.

Sur le fond, trois petits éléments. A la suite de ce qui s'est dit, je vais commencer d'abord par le problème de la desserte du territoire qui vient d'être évoqué par l'une des intervenantes. Oui, bien entendu, on ne peut pas envisager le projet de ligne nouvelle autrement que comme un élément majeur d'aménagement du territoire de la Région Languedoc-Roussillon et au-delà d'ailleurs du territoire national et même à l'échelle internationale. C'est bien la raison pour laquelle le Comité technique et le Comité de pilotage des études regroupaient la totalité des collectivités territoriales et l'Etat qui sont les acteurs de l'aménagement du territoire et les problèmes de l'aménagement du territoire ont été largement évoqués entre techniciens dans la préparation du débat. Et je peux vous garantir qu'après le débat, après ces conclusions, la question de l'aménagement du territoire sera très présente dans la suite des études et dans la préparation de l'enquête publique.

Deuxième élément - et ça va dans la suite du problème d'aménagement du territoire - le positionnement des gares. Il y a eu des prises de position fortes. Vous l'avez rappelé tout à l'heure, M. le Président, et il est clair qu'on ne pourra pas dans la suite ignorer ces prises de position fortes. Simultanément toutefois, le débat a permis de montrer la complexité des problèmes. J'évoquerai simplement ce qui s'est dit à Narbonne, autour du positionnement de la gare, lorsqu'on nous a montré comment s'organise un triangle ferroviaire et comment il est extrêmement difficile avec une seule gare de desservir la totalité des interconnexions dans un triangle ferroviaire.

Je citerai également comme illustration le débat qui a eu lieu à Alès, qui a montré l'importance et la complexité du lien entre le fonctionnement du réseau lui-même, le problème des points de rebroussement, le problème des allers-retours entre gares centrales et les autres gares. Bref, tout le fonctionnement du réseau ferroviaire qui peut impacter de manière tout à fait importante la bonne desserte du territoire qui ne se limite pas aux seules

villes où il y a les gares mais qui concerne bien tous les arrière-pays et toute la clientèle qui vient dans les gares. La phase préalable au DUP tiendra compte bien évidemment des prises de position qui sont apparues dans le débat mais elle devra assurément approfondir l'étude de fonctionnement du réseau ferroviaire pour maximiser la bonne desserte du territoire et assurer le meilleur service possible aux clients du ferroviaire.

Quatrième élément que je voulais évoquer : le fret. L'Etat ne pourra pas ne pas entendre le message très fort en faveur du fret. Je crois que c'est, après ces séances, une surprise qu'il a été si fortement souligné mais ce n'est pas pour l'Etat un sujet qui le surprend.

Les études, je voulais le signaler, ont été démarrées sur la base d'un cahier des charges que nous avons fait ensemble avec RFF en 2006. Elles se sont déroulées en 2007 et 2008. J'explique ce calendrier : la commande des études est partie avant le Grenelle, la fin des études après et les conclusions du débat se feront pour l'Etat après le Grenelle et ce n'est pas neutre.

L'Etat visera, vous pouvez en être certains, une beaucoup plus grande ambition pour le fret que les hypothèses qui ont été évoquées au cours des débats et présentées. On a un objectif qui a été annoncé permettant, grâce à la mixité, de gagner plus 3 millions de tonnes supplémentaires pour le fret. Je sais que l'Etat considère aujourd'hui que c'est un objectif insuffisant en termes d'ambition et donc, nous irons dans la suite vers des études plus approfondies pour aller plus loin.

Ces études sur le fret nécessiteront une approche élargie par rapport à celle qui a prévalu dans les études préparatoires au débat public. Comme ça a été dit tout à l'heure encore par M. Beauchet, le domaine privilégié du fret, c'est celui de la longue distance. Et par conséquent, le périmètre d'étude devra être adapté au fait que le domaine du fret, c'est celui de la longue distance. Il faudra un périmètre plus large probablement que celui sur lequel nous nous sommes basés en amont du débat.

Deuxièmement. Nous n'avons parlé que du fret sur la voie ferrée et sur la route. Or, on ne peut pas de notre point de vue, du point de vue de l'Etat en tout cas, traiter le transport des marchandises en se limitant à la route et au ferroviaire. Je citerai un seul exemple. Aujourd'hui, à travers des statistiques qui viennent juste de sortir, le fret routier entre l'Espagne et l'Italie ; c'est-à-dire qui ne fait que traverser le sud de la France, ce fret routier est aujourd'hui de 12 millions de tonnes, totalement équilibré : 6 dans chaque sens ; c'est-à-dire grosso modo plus de 2.000 poids lourds par jour. Il est clair que quand on a 12 millions de tonnes qui passent par la route de l'Espagne à l'Italie, il faut se poser la question du transport maritime et pas seulement du transport ferroviaire. Et par conséquent, lorsqu'on... dans la suite, nous aborderons de manière plus détaillée la question du fret, il faudra inclure dans les études les autres modes de transport et, en particulier, maritime et fluvial. Il faudra également, il nous faudra également veiller à optimiser la gestion des trains de marchandises. Je rappelle - ça a été dit au cours du débat - que lorsqu'on a sur la même voie un train de voyageurs qui roule à 300 ou à 220 et un train de marchandises et qu'il y a un petit problème parce que l'un des trains est décalé dans ses horaires, alors il faut trouver une solution pour bien gérer la voie. Quand on gère bien la voie, la méthode aujourd'hui, c'est toujours le train de marchandises s'arrête et laisse la place aux voyageurs.

Si nous voulons avoir une position, une ambition forte pour le fret, il faudra trouver des solutions dans lesquelles le fret n'est pas toujours celui sur lequel on fait l'optimisation de la gestion de la circulation. Et par conséquent, ça ne manquera pas d'influencer les solutions techniques.

Je vais en rester là sur les positions que je voulais évoquer. Je le redis, ce que je viens de dire ne préjuge pas de la position définitive de l'Etat mais soyez assuré M. le Président que votre rapport est attendu avec beaucoup d'intérêt et je tiens d'ores et déjà à vous transmettre tous les remerciements à vous-même et à tous les membres de la Commission pour le travail que vous avez su conduire en termes d'animation de ce débat public.

Après la décision du Maître d'ouvrage vers la fin de l'année, on entrera je l'espère dans une nouvelle phase d'étude pour préparer l'enquête de déclaration d'utilité publique. Ayant présidé ce Comité technique, préalable aux études du débat, je peux vous garantir vues de l'intérieur que les études après le débat seront profondément différentes de celles qui ont été conduites avant. Et je tiens donc à dire merci à toutes celles et ceux qui ont contribué à ce débat et qui auront changé l'opinion que les grands décideurs pouvaient avoir sur ce projet.

Merci !

Claude BERNET

M. Gayssot. Alors, un micro pour M. Gayssot puis on vous le passera après. Allez-y, allez-y. Allez !

Jean-Claude GAYSSOT

Alors, bonsoir ! D'abord, je veux dire trois choses mais la première : vous féliciter M. le Président et féliciter tous les membres de la Commission du débat public. J'ai moi aussi une expérience de ce genre de débat, de confrontations, d'idées, des sujets, des travaux, des investissements importants et je dois dire... enfin ce n'est pas tout à fait fini puisqu'il y a encore quelques minutes d'ici la fin de la soirée mais que jusqu'à présent, vous avez su faire preuve à la fois d'une pédagogie pour expliquer les enjeux. Vous l'avez fait comme vient de le dire M. le Représentant de l'Etat, M. Valère, avec l'esprit et la loi du débat public ; c'est-à-dire l'indépendance et vous l'avez fait avec le souci de la démocratie et de la participation. Eh bien, franchement, bravo ! C'est un exemple assez significatif de ce que doit être, de ce que peut être sur des dossiers très importants qui vont jouer, transformer à la fois les questions d'aménagement du territoire mais l'avis de nos concitoyens, eh bien, cette utilité et cette nécessité finalement, avant de prendre les décisions pour réaliser, d'en débattre, d'en discuter pour trouver les meilleures solutions, les meilleures propositions. Donc, encore une fois, bravo ! Et puis j'en profite aussi pour féliciter le Maître d'ouvrage qui a su là aussi de manière pédagogique mais sans jamais fermer et figer le débat et la réflexion, contribuer à ce que, eh bien on se prononce, qu'il y ait tous ces avis parce que quand même, c'est assez exceptionnel. Je me souviens dans un des débats publics auxquels j'ai participé, monsieur un élu disait et redisait que c'était la pensée unique mais ce n'est pas vrai, hein. Il n'y a pas eu la pensée unique de, je veux dire dans... la preuve déjà ce qui vient de se dire.

Mais alors puisqu'on allait aux félicitations, je me tourne vers RFF. J'ai vu dans les recommandations en quelque sorte que faisait M. Bernet, c'était juste à la fin, continuez surtout parce que c'est, dans le fond c'est là qu'on vous attend, à vous et à l'Etat. Et là M. Valère, encore une félicitation pour ce que vous avez dit sur la dimension du report modal, franchement je trouve qu'il y a dans notre pays avec les engagements, y compris de l'Etat, eh bien une démarche et une volonté qui s'affirment aujourd'hui dans ce débat public sur ce report modal. Bon, les félicitations étant faites, passons aux choses...

Claude BERNET

Sérieuses.

Jean-Claude GAYSSOT

... Mais non... Soyons sérieux. Alors, voilà, la Région a fait son cahier d'acteurs. Je ne vais pas le reprendre vous l'avez, vous pouvez le lire sur le site et vous l'avez dans les formulaires qui sont donnés. Donc, nous avons fait ce cahier d'acteurs, simplement sur quoi veux-je insister ? Il faut la faire parce que là vous m'avez inquiété M. le Président. Vous avez commencé votre intervention en disant : si on l'a fait... Alors déjà, l'Etat a dit qu'il fallait la faire, tout le monde vous dit qu'il faut la faire sauf peut-être une personne ou deux mais majoritairement et vous, vous dites si on l'a fait. Alors, il faut la faire et il faut la faire vite parce qu'on a trop attendu. Vous disiez peut-être : j'ai été trop long à faire attendre, ce qu'on a trop attendu c'est le TGV, c'est la ligne, la ligne nouvelle et c'est le besoin de doubler, du doublement des sillons ferroviaires dans notre région mais enfin c'est... Si on ne part pas de cette idée-là, mais on est à côté complètement à la fois de l'engagement de l'Etat sur le report modal mais même du transport des voyageurs ; qu'il s'agisse des grandes lignes, qu'il s'agisse de la grande vitesse ou qu'il s'agisse des TER. Responsable de la Région, on est en rideau pour y compris respecter les engagements que la SNCF a pris par rapport à la région d'offrir 20 % de capacités supplémentaires, eh bien, on est en difficulté. Et dès que j'ai un incident, dès qu'on a un incident sur une ligne, sur une seule ligne quel qu'il soit l'incident, c'est fini, on est en rideau pendant des heures ou des journées. Ce n'est pas possible. Dans une région où le transit - vous venez de le dire - même le transit, il pourrait passer par la mer et il passe par la route, une région entre la péninsule ibérique, le continent africain et le nord de l'Europe, la France et tout ça, il y a un transit énorme et on n'a qu'une voie. Alors que de part et d'autre de Montpellier-Perpignan, eh bien, se développent les moyens ferroviaires, que jusqu'à Nîmes, nous avons plusieurs lignes et que nous avons décidé et ça va se faire le contournement Nîmes-Montpellier mixte où circuleront des trains de voyageurs grande vitesse et des marchandises et Perpignan-l'Espagne, ce qui a été décidé, c'est encore et ça se fait et ça y est, on y est. Bon, mais si, il y a des retards liés aux Espagnols sur certains embranchements, c'est réglé et c'est mixte. Alors laisser une seule ligne comme c'est le cas actuellement, c'est vraiment... Donc, il faut faire, il faut faire vite.

Alors, l'autre région, je dis au passage parce que ça, on l'oublie un petit peu et comme on vient d'avoir un Comité de pilotage sur le contournement de Nîmes-Montpellier, on était ensemble avec M. le Préfet, M. le Représentant de l'Etat avec Valère, eh bien, je veux rappeler que nous, nous sommes engagés financièrement au contournement de Nîmes-Montpellier mais en posant des conditions, quelles conditions ? D'abord que ce soit la première phase de la réalisation complète, je le dis on s'est engagé, ce n'est pas rien parce que, entre le département du Gard, l'agglo de Montpellier et la région 400 millions d'euros, vous voyez ? Donc, mais on a dit, c'est une première phase et puis c'est aussi à condition que ça participe à l'aménagement du territoire. Ce que vous avez dit ; c'est-à-dire que ne soient pas sacrifiées les lignes influentes, vous en avez parlé et que ne soient pas mis en cause, remis en cause les engagements que nous avons pris notamment en contrat de projet concernant la modernisation de la ligne actuelle parce qu'avant que ce soit fait, on est en 2009, ce sera 2020. Et en attendant, on est en rideau. Or, on a besoin pour développer toutes les formes de transport voyageurs et marchandises de l'amélioration tout de suite de la ligne existante ; 150 millions d'euros ont été notés en contrat de projet que nous avons signé avec l'Etat et la Région, voilà la deuxième raison.

La troisième raison, pourquoi on a choisi le scénario 3 ? On a choisi le scénario 3 parce qu'on veut - je vais vite - on veut l'excellence. La grande vitesse, il n'y a pas de raison que la Région Languedoc-Roussillon n'ait pas cet accès à la grande vitesse elle aussi. On veut le report modal dans l'esprit de tout ce qui a été dit et on veut ce doublé de lignes pour les raisons que j'ai dites. Alors, pour toutes ces raisons, nous avons choisi le scénario 3 mais, non pas mais, je retire mon mais, parce qu'il ne faudrait pas que vous croyez que derrière j'ai des soucis financiers, etc. Et je crois qu'on peut avoir cette ambition du scénario 3. Mais c'est vrai, cette réflexion est comprise par rapport aux gares. Je pense que la dimension évolutive du projet doit être particulièrement réfléchi et entendue.

Que veux-je dire par là aussi ? Je prends le problème des gares. Bon, ma position, moi, c'est que là où on peut rester sur la gare historique... Bon, les TGV qui doivent s'arrêter comme ceux qui s'arrêtent aujourd'hui, ben qu'ils s'arrêtent dans la gare historique mais, après tout, pour des raisons qui visent l'avenir, parce qu'il y aura davantage de gens qui voudront prendre pour telle ou telle raison, pourquoi ne pas penser que, eh bien, si dans 10 ans, dans 15 ans, ou dans 5 ans, on estime qu'il faut une gare nouvelle, eh bien, on le fait. Et en attendant, comme tout le monde a posé la question de l'accessibilité, en quelque sorte, du TGV à la gare, qu'elle soit historique ou qu'elle soit nouvelle ; c'est-à-dire du raccordement, du raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne classique, je crois qu'on a des solutions et des propositions qui peuvent être retenues et en tout cas, proposées dans l'esprit de ce que disait M. Valère également ; c'est-à-dire qu'en fonction de ce débat public, eh bien, un, il faut faire et il faut faire vite ; deux, il faut proposer ce qui demain ne sera pas contredit par la vie... Et d'ailleurs, je propose que, M. le Président, vous nous donniez rendez-vous pour faire le bilan en 2050 pour savoir si vraiment nous aurons fait les bons choix. En tout cas, qu'aucun de nos choix ne contredise et n'hypothèque l'avenir. Voilà ce que je voulais vous dire M. le Président.

Claude BERNET

Je vous remercie de votre optimisme. Alors, il y avait juste le monsieur derrière qui s'était... Voilà. Très gentiment, bonjour Monsieur !

Dominique MUSSLIN

Dominique Musslin. Je représente la Société française des urbanistes, qui est la plus importante en masse en France. Je voulais intervenir pour rebondir sur ce qui vient d'être dit par la question d'aménagement du territoire. C'est effectivement une question qui a été assez peu abordée dans les différents débats, qui a surgi en particulier récemment à Alès. Et évidemment, nous sommes, nous, très contents en particulier que l'Etat se positionne de façon plus forte sur cette question. Et je pense que dans la suite par rapport à ce qui vient d'être dit, cette question doit évidemment faire l'objet d'une présentation plus nette et plus présente. Là, je voulais simplement mettre l'accent sur trois points, trois points de vigilance par rapport à ces questions. A l'évidence, nous sommes pour la réalisation de cette ligne, ça va de soi. Par contre, une chose qu'on oublie un peu trop vite, c'est que l'aménagement du territoire est né en Languedoc-Roussillon, et c'est un homme célèbre de Languedoc-Roussillon, Philippe Lamour, qui a inventé cela, et c'est de lui qu'est née la DATAR. On oublie trop vite parce que je crois qu'on a mis 50 ans à découvrir l'aménagement du territoire en Languedoc-Roussillon et on est effectivement très en retard. Il faudrait peut-être qu'on gagne un peu de temps maintenant parce que, bien, Philippe Lamour, en a tiré un certain nombre de leçons, l'hydraulique et sur un certain nombre de questions comme ça,

l'aménagement du littoral. Mais je crois que ses messages sont l'aménagement du territoire et en particulier c'est lui qui avait créé l'Arc méditerranéen, quand même. C'est de lui que ça vient. On a peu trop publié, on a gardé ce qui nous arrangeait et peut-être oublié un peu vite ce qui nous dérangeait. Alors, on avait trois points de vigilance parce qu'en tant qu'urbanistes, nous ne sommes pas compétents sur les questions de trafic, sur les questions de ce type. Par contre, nous essayons de voir un peu les choses dans le temps, dans la durée. Nous avons trois leçons que nous avons tirées en travaillant sur ces questions en particulier en PACA et en échangeant avec nos collègues de Rhône-Alpes, de l'Est et du Nord-Pas-de-Calais.

Première leçon, c'est, ça va dans le sens de ce que vient de dire M. Valère, c'est que c'est bien de mettre en concurrence la question du rail et de la route, mais évidemment, il faut élargir le débat aux autres modes de transport. Et ce qui vient d'être dit sur l'Arc méditerranéen, en particulier, sur le fret est un élément extrêmement important. Je pense qu'il serait important que dans vos conclusions, vous mettiez l'accent sur ce territoire plus large, qui est l'Arc méditerranéen et sur les tensions que nous subissons en particulier à cause de ces trafics plus globaux qui - effectivement, nous en voyons passer une partie, c'est comme ça - et ça continuerait effectivement à se développer mais M. le DRE l'a parfaitement développé.

Mais je voulais mettre l'accent sur deux autres points parce que l'expérience, aussi, c'est important d'en tenir compte, surtout comme dans un territoire, ces questions n'ont pas encore été traitées. Première expérience, quand on regarde ce que sont devenus les territoires irrigués par des gares nouvelles, que ce soit en PACA, que ce soit en Rhône-Alpes, plus récemment dans l'est de la France, nous sommes désolés peut-être mais, en tout cas, c'est comme ça, nous le constatons. Aucun n'a été un site de développement, ni urbain, ni économique. Il n'y a pas de contre-exemple dans ce domaine de réussite. L'exemple le plus connu, c'est celui de Lyon, où c'était la gare périphérique à côté de l'aéroport qui était prévue pour être la gare symbolique. Et finalement, c'est la gare de la Part-Dieu qui l'a emportée avec tous les problèmes évidemment de trafic que cela pose. Donc, nous n'avons pas aujourd'hui - mais la France s'est fait une spécialité des gares nouvelles - mais il n'y a pas aujourd'hui, en France, en tout cas, à notre connaissance, de site où la question de l'implantation urbaine soit réussie et la question d'insertion économique l'a été de façon probante. Les échecs sont probants, sont nombreux, hein, c'est le plus récent. Et il suffit de parler d'un certain nombre de sites, comme Valence, proches, pour se rendre compte de la difficulté de ce genre d'implantation. Et je crois qu'il faut manier ces concepts. Et c'est un des éléments peut-être qui manque dans le dossier, c'est qu'on n'a pas pris le recul par rapport à ces questions.

Troisième point de vigilance et là-dessus, je crois que vous avez visité le site de Barcelone en particulier. Et nous avons des exemples proches en Italie. Et ce sont des points que nous avons abordés en particulier, nous, à la SFU avec la Commission Cousquer. Et je voulais mettre l'accent sur un point. Vous avez évoqué une commission qui a vu quelques problèmes pour finaliser son travail. Je pense que ça a dû se passer du côté de PACA. En tout cas, si ce n'est pas celle-là, c'est à celle-là que je pensais quand vous en parliez. Et il y a une commission qui avait un peu vite tranché dans le vif peut-être aussi sur le trajet de la LGV PACA, une LGV qui, depuis 15 ans, était programmée pour desservir directement la ville de Nice, son territoire et faire en sorte surtout de concurrencer l'avion. Ça a été traité un peu vite. Les grandes métropoles du territoire ont été un peu ignorées, même beaucoup et finalement, le retour du refoulé, février, manifestation d'élus, de citoyens, etc. autour d'Aix

en particulier et une nouvelle commission, une deuxième commission, la Commission Cousquer qui, finalement, ces jours-ci, probablement, va définir des nouveaux codes et simplement rattraper le retard que nous avons probablement ici aussi et remettre la question des villes au centre de la question de l'implantation des gares. Et c'est le point, je pense, le plus important. Je crois qu'il ne faut pas simplement, enfin, ce n'est pas moi qui crois, c'est notre association, notre société des urbanistes. Nous pensons qu'on ne peut plus ignorer sur ce territoire, surtout dans la mesure où le projet a été construit avant que le Grenelle se mette en place, cette question, alors que nos voisins Espagnols et Italiens nous montrent la voie, celle des gares en ville. Et ce point, alors, effectivement, vous avez 3 scénarios. Ce qui nous gêne dans ces scénarios, c'est que ces scénarios sont d'abord des scénarios de transport et des scénarios malheureusement qui oublient quelque peu la question de l'aménagement du territoire et les questions d'urbanisme. Et il nous semblerait important que sur ce point, il y a un éclairage un peu plus global et que l'aménagement du territoire n'oublie pas que les villes qui réussissent, que ce soient les villes italiennes ou les villes espagnoles, ont pensé cette question de l'intégration des gares. Ils ne l'ont pas considéré comme des aéroports qu'il fallait mettre, comme dans le passé, à l'extérieur de la ville.

Et pour terminer, je voudrais prendre un exemple d'une ville qui avait déjà, s'était battue, dans les années 80, un peu contre la SNCF à l'époque, qui était Lille, qui a réussi à implanter 2 gares TGV à Lille et qui vient, il y a quelques jours, de refuser une troisième gare en périphérie. Et je crois à des exemples de villes qui ont, elles, vu quel était l'apport décisif pour le développement économique de la ville, de 2 gares effectivement plus une gare en cul-de-sac et une gare de passage, dans leur territoire et qui ont su prendre de l'avance et refuser cette proposition qui était peut-être vertueuse sur le plan des trafics mais certainement assez mauvaise sur le plan de l'urbanisme. Je crois que l'exemple lillois est intéressant. Ce sont peut-être les premiers qui, en France, ont pris ce risque. Mais en tout cas, les exemples italiens et les exemples barcelonais sont proches. Evitons de refaire les erreurs du passé et comme le soulignait M. Valère, prenons de l'avance pour une fois et suivons les voies de Philippe Lamour.

Claude BERNET

Merci beaucoup. Si vous voulez peut-être donner le micro, Mademoiselle, à M. Viola, Vice-président du Conseil Général de l'Aude.

André VIOLA

Merci, M. le Président. Oui, j'interviens là au nom de Marcel Raynaud, Président du Conseil général de l'Aude. D'abord, pour vous remercier pour la tenue de ces débats et pour l'engagement que vous aviez pris lors de notre première rencontre alors qu'il ne devait y avoir qu'un seul débat dans le département de l'Aude, d'en organiser deux pour tenir compte de cette ouverture vers l'Ouest du département mais au-delà vers Toulouse. Malheureusement, ce débat n'a pas pu se tenir à Carcassonne pour des contingences électorales mais il s'est tenu à Castelnaudary et a marqué encore plus cette liaison avec Toulouse.

Alors, rapidement, parce que je vais essayer de tenir les 5 min qui étaient habituellement données à chacun des intervenants. Et donc, je vais essayer d'en faire la synthèse. Vous dire que, d'abord, rejoindre mon collègue Gayssot tout à l'heure pour appuyer sur ce premier constat de la forte mobilisation partout dans la région et cette quasi-unanimité favorable à

cette ligne nouvelle. Et donc, bien évidemment, j'ai vu que vous alliez en tenir compte fortement dans votre rapport et que nous ne comprendrions pas, nous ne voyons pas sur quel argument RFF pourrait s'appuyer pour ne pas en tenir compte sur l'utilité de cette ligne nouvelle. Pour notre part mais là je renvoie à notre cahier d'acteurs, nous avons retenu, et je ne développe pas, bien, d'abord, un seul sillon parce qu'il n'y en a qu'un dans le département de l'Aude. Et il n'y avait pas le choix et le scénario 3. Mais vous dire que, et vous l'avez vu, le département de l'Aude, je ne parle pas là du Conseil général mais de l'ensemble des collectivités territoriales, des consulaires et des associations qui se sont prononcées, se sont mobilisés pour défendre l'idée et le principe d'une gare nouvelle à l'Ouest de Narbonne. D'abord, parce que Narbonne est un carrefour et que Narbonne et l'Aude ne souhaitent pas n'être qu'une terre de passage et, bien évidemment, cela avec, avant tout, comme argument, un aménagement du territoire pensé et c'est ce que développe d'ailleurs déjà le SCOT de la Narbonnaise.

Insister également sur la dimension européenne de ce projet. On aurait tendance à vouloir nous le faire oublier. C'est l'ouverture sur l'Espagne mais pour tout le nord de l'Europe. Et je crois que nous avons un combat commun à mener parce que les chiffres qu'on nous annonce et les pourcentages d'intervention qu'on nous annonce en ce qui concerne l'Union européenne ne sont pas à la hauteur de ce qui s'est fait précédemment et ne sont pas à la hauteur de ce projet. Donc, nous avons tous un combat à mener qui ne sera pas neutre lorsqu'il sera temps de parler du financement de cette ligne.

Et enfin, pour conclure, et c'était bien cela qu'il y avait derrière l'organisation d'un second débat à l'ouest du département de l'Aude, la nécessité qui est apparue de façon flagrante la semaine dernière lors du dernier débat à Castelnaudary, de cette réflexion globale certes sur la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan mais, bien évidemment, en interconnexion avec Toulouse-Narbonne.

Nous avons été quelques-uns à se battre pour qu'à Bordeaux, lorsqu'on discutait de Tours-Bordeaux et Bordeaux-Toulouse, eh bien, il y ait des études complémentaires sur le tronçon Toulouse-Narbonne, nous l'avons obtenu. Ces études vont durer 2 ans. Nous avons compris qu'il y a des études complémentaires encore à mener puisque vous allez conclure à la nécessité bien évidemment de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan. Profitons de ces études. Parfait si le Conseil régional l'a voté. Nous emboîterons le pas de toute manière sur cette question sans aucun problème. Donc, ne négligeons pas cette interconnexion et surtout réfléchissons à cela en parallèle. Il serait fou de commencer d'un côté ou de l'autre sans penser à cette interconnexion, à cette ouverture sur Toulouse, le nord de l'Europe et nos amis Catalans et derrière toute l'Espagne. Merci.

Claude BERNET

Je vous en prie. Alors, peut-être micro n°1 puis le micro n°2. Alors, Monsieur au n°1.

Didier CAIRE

Oui. Didier Caire, porte-parole des Verts Languedoc-Roussillon. M. le Président, bon, les Verts se retrouvent assez bien dans l'ensemble des propos que vous avez attribués aux écologistes, en général ; c'est-à-dire, ils sont favorables à une ligne mixte 220 km/h. Ils sont favorables. Alors, sur la question des scénarios, on est sur une espèce de position de corridor, c'est-à-dire qu'on ambitionne qu'effectivement, les emprises foncières - vous avez fait allusion à cette position - des emprises foncières soient faites en prévision d'une ligne future supplémentaire à créer, pour répondre à des objectifs, voilà, que je vais préciser.

Alors, on est favorable à ce projet. Cela dit avec un certain nombre de réserves importantes et d'inquiétudes vous les aviez rappelées aussi notamment sur la biodiversité. On rappelle quand même que les questions de perte de biodiversité sont aujourd'hui le deuxième volet, l'autre face de la grande catastrophe écologique et qui nous guette avec celle du réchauffement climatique sur laquelle je veux revenir.

Donc, là aussi, ce projet est paré de certaines vertus qu'il n'a pas. J'entends beaucoup d'organisations plus ou moins environnementales ou écologistes qui se félicitent des questions de report modal. Si on lit le rapport qui est bien fait d'ailleurs de RFF, du Maître d'ouvrage, on se rend compte que ce report reste modeste. Et qu'à l'échéance, à l'horizon 2020, on nous annonce en gros sur 10 voyageurs supplémentaires, il y en a un qui sera reporté sur le rail. Et sur le fret, c'est sur, j'allais dire, une tonne supplémentaire, ce sont 5 t supplémentaires, c'est une qui sera reportée sur le rail. Donc, là-dessus, je dis simplement qu'on rate le but. On n'est tout simplement pas à la hauteur des enjeux de société qui se présentent à nous. On n'en remplit pas les conditions minimums de respect d'engagements internationaux qui sont pris par la France. J'ai même entendu tout à l'heure le Représentant de l'Etat, qui le disait aussi, disait, ce n'est pas assez ambitieux, en gros, il dit : on va augmenter le niveau d'exigence et d'ambition. Si le Représentant de l'Etat le dit, vous pensez que les Verts, ils sont encore au-delà de ça. Donc, le projet est nécessaire, il est extrêmement insuffisant. De quoi s'agit-t-il ? Il s'agit... Alors, j'ai entendu dire aussi qu'il fallait regarder les... développer les TER et les réseaux secondaires, le Vice-président du Conseiller régional a pris ça à cœur. On est bien obligé de constater que dans le contrat de plan Etat - Régions tel qu'il se présente aujourd'hui et les investissements régionaux actuels, c'est quand même beaucoup plus sur la route, des projets routiers et autoroutiers et strictement dans l'axe littoral qui sont engagés. Donc, là-dessus, il y aurait à redire. Donc, nous avons placé deux questions, celle de la mobilité parce qu'il y a quand même, pour résoudre cette question de l'angle mort-là de ce projet, il y a la question de la mobilité ; c'est-à-dire qu'est-ce qui va faire qu'on va réduire - parce que c'est ça le projet national - qu'on va réduire nos émissions de CO₂ ? Réduire les émissions de CO₂, c'est réduire c'est aller vers les Verts. C'est ça l'objectif, c'est réduire le nombre de voitures sur la route et le nombre de comportements polluants. Or, là, ce n'est absolument pas ça qui est dans ce projet. Je veux dire, on est dans tout à fait autres choses, là. On a une explosion continue de la fréquentation de l'axe littoral avec un léger report sur le rail. Bon, tant mieux, c'est moins pire que si on ne faisait rien, mais ce n'est pas à la hauteur de ce qu'on peut attendre. De quoi s'agit-il ? C'est-à-dire comment faire pour qu'une personne ou qu'une entreprise d'ailleurs sur le fret, M. a dit tout à l'heure, en deçà de 500 km, en gros, ce n'est pas intéressant, ça ne se fait pas. Et il y a peut-être un verrou, là, alors lequel ? Je n'en sais rien mais il y a probablement un verrou à dérouiller. Et effectivement la majorité du fret et des déplacements voyageurs, c'est aussi dans le rapport, la majorité du fret et déplacements voyageurs sont intrarégionaux. C'est-à-dire que si on a un objectif de réduire tout ça, c'est effectivement la question intrarégionale qui va être première, qui va être prioritaire. Comment faire donc pour qu'une entreprise éventuellement mette des marchandises sur le rail ou sur la mer, etc., ça a été dit, c'est très bien ; ou qu'un individu choisisse de laisser sa voiture chez lui ou de ne pas avoir de voiture ? Eh bien, il faut révolutionner le service des transports tel qu'il existe aujourd'hui. C'est-à-dire qu'il faut qu'il y ait un véritable projet politique cohérent de l'ensemble des acteurs nationaux, régionaux, départementaux, les agglo, les collectivités locales, mairies etc., pour avoir une sorte de service unique, transport voyageurs qui permet par un simple guichet d'avoir un service, de s'orienter vers un service

porte-à-porte. C'est-à-dire, je pars de chez moi, je vais à une destination de manière simple, facile, commode et relativement peu chère et rapide - je ne sais pas si j'ai dit ce mot-là - de chez moi à ma destination. Et ça, ça passe donc par le service de réservation unique par un mode de paiement unique, un mode de renseignement unique et un service qui coordonne effectivement l'ensemble de ces moyens de transport. J'ai laissé de côté mais ça va de soi aussi la question de location de vélo, des covoiturages etc. Toutes ces choses-là devaient être coordonnées dans cette espèce de service à imaginer et à inventer et qui est le seul qui va nous faire, qui va faire que les gens ne prendront plus leurs voitures. Mais c'est une véritable mutation dans la conception même administrative et politique de la France. Donc, j'imagine que ce n'est pas votre Commission qui va résoudre ces problèmes mais je tenais à les engager.

Et juste un dernier mot sur l'aménagement du territoire, ça a été dit mais c'est capital. On a aujourd'hui un projet qui est strictement littoral et qui va conforter la congestion de cet espace et avec toutes les répercussions aussi environnementales, urbanistes, etc. conséquentes. Et donc, là aussi, il nous faut avoir un projet d'aménagement, résolument ambitieux ; c'est-à-dire beaucoup plus que ce qui sont faits aujourd'hui pour repenser le développement de l'arrière-pays, revitalisation, maintien d'activités agricoles, développement d'activités économiques délocalisées dans cet arrière-pays etc., tout ce qui va nous permettre de reculer cette barrière qui s'accumule sur le littoral. Voilà. L'ensemble d'un certain nombre d'autres choses sont détaillées dans le cahier d'acteurs que Les Verts Languedoc-Roussillon ont rédigé et que vous pourrez trouver, j'espère, facilement, en tout cas, de toute façon, sur le site. Merci.

Claude BERNET

Merci beaucoup. Micro 2.

Intervenant

Merci M. le Président. L'Association TGV Sud Territoires et Environnement. Tout d'abord, j'exprime un petit regret, celui que... du fait que notre cahier d'acteurs ne soit pas disponible à l'entrée de cette salle. Bon, ce sont des petits problèmes qui peuvent arriver mais c'est un petit peu regrettable. Donc, je vais essayer de simplement évoquer quelques éléments sans trop de redites, des éléments qui nous paraissent importants en ce qui concerne notre cahier d'acteurs mais aussi par rapport à la synthèse qui a été faite.

L'aptitude d'une nouvelle infrastructure à recevoir différents types de convois ferroviaires est essentielle non seulement pour le report modal mais aussi permet une gestion plus souple du trafic puisqu'il sera possible de passer d'une ligne sur l'autre, surtout s'il y a suffisamment de points de connexion et, donc, une meilleure gestion, soit pour optimiser la gestion du trafic, soit pour éviter une situation de blocage si l'un des axes est bloqué en cas d'accident ou d'incident. La vitesse maximale possible est à prendre en considération, c'est vrai, mais n'est pas pour le territoire l'élément essentiel, nous semble-t-il, donc un scénario peut être envisagé. La desserte des centres-villes et la connexion avec les autres composantes, toutes les autres composantes de la chaîne du transport voyageurs ou fret sont des critères incontournables car ce sont le temps et le confort du trajet total qui sont à prendre en compte et pas seulement le temps de parcours entre des grands centres urbains. Et la question des points essentiels d'échange et de correspondance est étroitement liée bien sûr au projet de territoire à l'importance des bassins de vie et aux infrastructures existantes. Cette question, à notre avis, doit encore être approfondie, notamment en ce qui

concerne Béziers et Narbonne et nécessite entre ces 2 pôles une importante concertation. Il nous semble aussi que l'élaboration d'un schéma directeur régional des transports est indispensable et à réaliser dès que possible. Enfin, l'ensemble du projet me paraît prendre vraiment tout son sens - et ça a été évoqué par d'autres orateurs - que si la politique des transports évolue, que si les règles du jeu changent et que si, aussi, on a un recours plus modéré aux différents déplacements.

Enfin, il est important que la concertation réalisée dans le cadre du débat public trouve une suite de façon à maintenir la dynamique lancée et en tirer profit.

Claude BERNET

Merci beaucoup. Alors, on va redonner la parole au micro 1. On va passer en alternance.

Lionel SAMSON

M. le Président, déjà, bonjour. Je voudrais vous remercier pour la tenue de ce débat.

Claude BERNET

Est-ce que vous pouvez dire votre nom, ça nous servira pour le script.

Lionel SAMSON

D'accord. Je m'appelle Lionel SAMSON. Je suis citoyen lambda. Je ne suis pas d'un parti politique comme tous les intervenants juste avant. Ça change un peu puisqu'il y a apparemment dans ce... les problèmes du débat public que j'ai constatés, c'est qu'il n'y a pas tellement de citoyens lambda qui viennent s'exprimer. Ils viennent plus écouter et puis ce sont toujours les politiques qui viennent parler. Je regrette aussi malheureusement que, sans vouloir vexer le reste de la salle, que la moyenne d'âge de la salle se tourne plutôt toujours autour de 50-60 ans ; c'est-à-dire des gens qui profiteront le moins de l'infrastructure, contrairement à des personnes qui ont plutôt 20-30 ans qui seront, elles, qui vont devoir payer l'infrastructure et qui vont en profiter bien sûr aussi.

Au-delà de ce point un peu polémique...

Claude BERNET

Aucune dame ne s'est reconnue bien entendu mais les messieurs, oui ! Comme moi.

Lionel SAMSON

Au-delà de ce point polémique, j'ai une question au Maître d'ouvrage. En 2007, il y a la LGV-Est qui est ouvert avec 300 km, ça a coûté 3 milliards. Là, on a la LGV Languedoc-Roussillon qui fait deux fois moins de kilomètres mais on a le kilomètre de ligne nouvelle qui a augmenté, qui a doublé. On est passé de, je crois que c'était 10 millions le kilomètre de ligne nouvelle, il est passé à 20 millions. Et n'importe lequel des scénarios, les 3 scénarios de toute façon se tiennent à ce niveau de prix du kilomètre de LGV. Alors, j'aimerais savoir qu'est-ce qui explique qu'en même pas 10 ans, il y a le linéaire qui a explosé à ce point-là ?

Claude BERNET

Alors, M. Parant. Pourquoi c'était moins cher en Lorraine et pourquoi c'est plus cher ici ?

Edouard PARANT

Eh bien, déjà, ce qu'il convient de regarder, c'est à quelle date ont été estimés les projets. Et généralement, tout le monde ne retient que le chiffre qu'il y a devant milliard mais pas en petit la date à laquelle cette estimation a été faite.

Donc, effectivement, comme vous l'avez mentionné, la LGV-Est a été mise en service il y a 2 ans maintenant mais le coût que vous présentez est un coût qui est bien antérieur à 2007. Maintenant, ces projets ne sont pas équivalents, notamment par rapport à la topographie et aux objectifs que l'on se fixe par rapport à ce projet. Le Languedoc-Roussillon ne ressemble pas à la plaine de Champagne. C'est une évidence mais ça nécessite d'être rappelé parce que justement 60 % des coûts d'une infrastructure de type ferroviaire proviennent des terrassements. Et à partir du moment où vous avez compris que soit pour des problématiques, au sud de Narbonne, de montagne, hein, puisqu'on est dans les Corbières ; soit pour d'autres problématiques qui sont des problématiques environnementales, les inondations, vous allez être obligé de faire des viaducs ; soit pour des problématiques d'insertion paysagère, ce, contrairement à la Champagne, on a un mitage du territoire qui fait que beaucoup de personnes sont présentes sur tout le linéaire, eh bien, ou vous êtes obligé par exemple de faire des tunnels ou des murs antibruit, autant de travaux qu'il n'y avait pas forcément lieu de mettre en place sur une infrastructure qui traverse majoritairement de la plaine céréalière.

Donc, c'est pour ça que vous avez un coût et un ratio kilométrique beaucoup plus élevé que le TGV-Est. Mais pour aller dans votre sens, si vous allez sur un autre projet qui est le projet de LGV PACA, bien, vous allez avoir des coûts qui seront encore plus élevés que ce que nous vous présentons.

Claude BERNET

Mme Eymieu. Donc, je rappelle qu'elle manage le projet pour la SNCF. Alors, on va lui passer un micro. Voilà !

Laurence EYMIEU

Merci M. le Président. Je voudrais juste intervenir pour compléter un petit peu ce que vous avez dit tout à l'heure sur la position de la SNCF et sur son cahier d'acteurs et rebondir sur les propos de M. Valère qui nous a dit que les scénarios qui étaient proposés au débat public étaient des scénarios volontairement contrastés et qui étaient mis en place dans un souci de pédagogie pour expliquer un peu les possibilités et les options possibles pour cette ligne nouvelle mais qui n'étaient pas des solutions. Et nous, on est vraiment parti de ça. C'est-à-dire que les 4 scénarios proposés, ce sont des stimulants à la réflexion et non pas des solutions définitives. Et on a utilisé ce stimulant à la réflexion pour bâtir une proposition, qui est une proposition, donc, du transporteur SNCF dont je rappelle qu'il est à la fois transporteur pour le transport régional pour le compte de la Région, et pour l'AOT, M. le Président Gayssot, qu'il est transporteur fret et transporteur grande vitesse, voilà.

Donc, cette proposition qu'on a exprimée dans un cahier d'acteurs, elle ne se réduit pas à une solution d'un scénario 1. Ce n'est pas du tout la proposition qu'on a voulu faire. On a voulu faire une proposition qui prenne en compte d'une part l'évolution des besoins de trafic voyageurs - aussi bien sur la grande vitesse que sur le transport régional - et les besoins d'évolution du transport pour les marchandises et qu'elle prenne en compte aussi les ambitions du Grenelle de l'environnement qui sont, on l'a vu, extrêmement fortes. Et donc, on a construit une proposition qui souhaite, puisque une réalisation à terme de ce qu'on appelle un artère ferroviaire ou un corridor mixte en Languedoc-Roussillon ; c'est-à-

dire 3 lignes dédiées, chacune avec une priorité transport régional pour la ligne classique telle qu'on la connaît aujourd'hui, transport grande vitesse sur une ligne nouvelle, la ligne nouvelle et une ligne dédiée au transport de fret, donc, avec 3 lignes dédiées comme dans le corridor Rhône-Alpes qui existe aujourd'hui et qui permet d'optimiser en fait le système ferroviaire et d'assurer un vrai bon trafic de chacune des catégories de transport qu'on est amené à faire sur le réseau. Donc, ça c'est la vision cible et la vision à terme. Alors, on a réfléchi aussi, qu'est-ce qu'on fait dans l'immédiat ? Alors, dans l'immédiat, notre proposition, c'est de réaliser une ligne dédiée à la grande vitesse en première étape mais sur une plateforme qui a la caractéristique du fret ; c'est-à-dire une pente à 12,5‰, c'est rentré dans un débat technique. Ce qui nous permettra de construire par la suite une LGV, une ligne, pardon, dédiée aussi au fret et de commencer cette construction par des contournements fret des agglomérations puisqu'on sait bien que le fret en centre-ville, c'est un souci et un problème. Et donc, on commencerait par faire une LGV dédiée à la grande vitesse sur une plateforme avec une pente qui permet d'accueillir une ligne fret et de commencer à construire cette ligne dédiée au fret par des contournements fret des agglomérations.

Et c'est cette proposition qui serait un peu plus clarifiée, qu'on a exposée dans une petite note, qu'on vous a transmise M. le Président et que vous avez bien voulu mettre sur le site Internet de la Commission pour le débat public.

Donc, voilà. Tout ça pour dire que le scénario qu'on propose, ça n'a jamais été le scénario 1, c'est un scénario un peu différent et qui, d'un point de vue technique, se rapproche plutôt d'un scénario d'ailleurs 3 plus que du scénario 1. Voilà.

Je vous remercie.

Claude BERNET

Bien. Alors, au n°2, ça fait longtemps qu'ils attendent là tout de même puis ensuite je vais avoir plein d'interventions au deuxième rang. Alors, M. Boisseau.

Eric BOISSEAU

Bonjour ! Pour compléter les propos de mes prédécesseurs, j'apporterais mes félicitations à Réseau Ferré de France pour la qualité de sa documentation et la qualité des interlocuteurs que j'ai eus. Nous avons obtenu beaucoup d'informations de la part de RFF qui nous ont aidé à réfléchir et à mettre au point le cahier d'acteurs de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports. Je vais parler du besoin des usagers des transports sur deux aspects.

Le premier aspect, ce sont les usagers au quotidien du transport ferroviaire régional. La qualité de service actuelle est franchement désastreuse. Tous les jours, les trains sont en retard, sont supprimés. C'est pour partie importante dû au fait que la ligne actuelle est vieille, fragile, avec beaucoup de passages à niveau, des accidents aux passages à niveau, des suicides. Et cette fragilité est amplifiée par l'absence d'un itinéraire parallèle permettant le détournement inopiné des trains d'une ligne à l'autre et permettant d'assurer la continuité ferroviaire. Donc, la proposition de Réseau Ferré de France de créer un doublé de lignes nous paraît particulièrement bienvenue et nous y souscrivons. Maintenant, le débat se porte sur quelle ligne nouvelle ?

Et pour bien aborder cette question, je vais faire un rappel historique que j'ai déjà fait à Béziers donc, M. le Président, vous ne serez pas surpris. Il s'agit de la performance du train de Talgo qui, il y a 40 ans, reliait Barcelone à Genève sans aucun changement. Il passait à

Narbonne à 13h15, il s'arrêtait à Chambéry à 17h54 sans aucun changement dans une qualité de transport très bonne. Aujourd'hui, pour aller de Narbonne à Chambéry, il faut changer une première fois à Montpellier pour prendre le TGV, une deuxième fois à Valence TGV pour quitter le TGV et le temps de parcours reste le même qu'en 1968. Parallèlement, à cette époque, pour aller à Paris depuis Narbonne, par Toulouse, il fallait à peu près 7h30 et par Montpellier à la Vallée du Rhône, il fallait 8h. Aujourd'hui, pour aller à Paris depuis Narbonne, il faut 4h30. Donc, vous voyez où s'est dirigé le progrès en termes de réduction de temps de parcours. Or, quand on lit les différentes études mises à la disposition soit sur le CD soit sur le site, en particulier, dans celles des prévisions de trafic de la SNCF, on lit que ce n'est pas le trafic vers Paris qui se développe le plus, c'est le trafic des TGV inter-secteurs ; c'est-à-dire des TGV transversaux. Un TGV inter-secteurs, c'est par exemple le Strasbourg-Rennes, c'est le Lille-Bordeaux, et Rhône, c'est ce genre de TGV. Et sur l'axe Catalogne-Vallée du Rhône, nous ne sommes plus dans la conception de tunnel qui a prévalu jusqu'ici, qui a permis la forte réduction des temps de parcours en court-circuitant depuis Paris les grandes gares de Dijon et de Lyon. Quand vous prenez le TGV dans notre région et que vous allez à Paris, la dernière gare, c'est Valence. Sur les TGV inter-secteurs, et encore plus, quand nous aurons la continuité ferroviaire à 4 voies, nous aurons des arrêts beaucoup plus nombreux. Et il y a un sujet qui n'a pas été évoqué dans le débat, ce sont les modalités de réduction des temps de parcours sur ces TGV inter-secteurs. Et vous verrez que, en abordant cette question, le problème du 220 à l'heure et du 320 à l'heure sera abordé sous un jour différent.

Actuellement, sur les lignes classiques, pour réduire les temps de parcours, vous avez, enfin, par rapport aux lignes classiques actuelles, quand vous construisez une ligne nouvelle, vous agissez sur deux éléments qui ne sont pas apparus dans le débat. C'est d'une part la suppression d'arrêt. Pour augmenter significativement la vitesse moyenne des trains, on a tendance à diviser par deux, par trois, les arrêts intermédiaires. Et d'autre part, on supprime les points durs ; c'est-à-dire qu'au lieu d'avoir un polygone des vitesses haché avec un coût à 220, un coût à 160, un coût à 110 ; par exemple, la traversée de la gare de Montpellier est à 90 km/h, sur une voie et 60 sur l'autre mais la traversée de Sète, du pont levant de Sète, elle est à 30 à l'heure. Donc, quand on supprime ces points durs, donc, quand on n'a plus un polygone des vitesses haché mais on a un polygone complètement aplati, on s'aperçoit que l'écart de temps de parcours entre une ligne qui est parcourue de bout en bout à 220 et une ligne qui est parcourue de bout en bout à 300 n'est que sur des intervalles de 220 km, n'est que de 10 min. Dix minutes, c'est un gain de temps qui est très faible par rapport à la hausse forte des coûts tel que mes prédécesseurs l'ont dit. Et donc, cette question du polygone des vitesses aplati est une question importante. La division par deux, par trois des arrêts est une question importante. Et ça veut dire comment on fait, comment on répond à cette suppression obligatoire... enfin, cette division par deux, par trois obligatoire du nombre d'arrêts dès lors que l'on est sur des TGV inter-secteurs non orientés sur Paris, donc, des TGV interrégionaux. Comment on fait pour y répondre ?

La réponse, ça passe par : regardez, pourquoi la Région Lorraine demande le report de la gare Lorraine du site de cheminots à la croisée des autoroutes, à proximité d'une autoroute, sur le site de Vandières, au carrefour avec la ligne Nancy-Metz. La Région Lorraine, d'une manière pertinente, veut ce report de la gare pour que, depuis cette gare, la totalité de la Région Lorraine puisse être accessible par le rail.

Mais derrière cette question de la gare, la nouvelle gare TGV Lorraine, c'est en fait la question de la correspondance entre les trains longue distance et les trains courte distance.

C'est la question de l'optimisation des correspondances. Et ça veut dire qu'on ne peut pas se contenter de simplement permettre au croisement de la ligne nouvelle ferroviaire et de la ligne classique tout simplement à faire des quais, il faut aussi s'intéresser à la fréquence des trains qui vont desservir le réseau classique en articulation avec la ligne nouvelle. Si la gare de Valence TGV ne permet pas aujourd'hui de bonnes correspondances et fait en sorte qu'on soit obligé d'attendre une demi-heure, une heure, une heure et demie - moi, j'ai fait l'expérience sur cette relation Montpellier-Chambéry d'attendre une heure à Valence TGV - c'est parce que sur le réseau classique, la fréquence de passages des trains est notablement insuffisante.

Cela veut dire que non seulement si on veut réduire fortement les temps de parcours sur la ligne nouvelle, il faut aussi multiplier par deux, par trois les fréquences des trains qui vont faire la correspondance entre la ligne nouvelle et le réseau classique. Ça veut dire qu'il faut mettre aussi dans le budget et pas uniquement le coût de la ligne nouvelle, pas uniquement le coût des gares nouvelles parce que, là aussi, il y a discussion sur le contenu des gares nouvelles mais aussi le coût de l'ensemble des trains supplémentaires qui sont obligatoirement mis en service pour compenser toutes les suppressions d'arrêts qui seront entraînées par le fait qu'on bascule les trains grande ligne de la ligne classique sur la ligne nouvelle.

Et pour terminer, dans cette gare, tout le monde pense gare comme le lieu où je vais prendre le train, le lieu où je quitte le train. Dans les gares, il y a une autre fonction que nous n'avons pas du tout dans les différentes réunions du débat public auxquelles la FNAUT a participé. Cette autre fonction, nous ne l'avons jamais abordée. C'est la fonction de correspondance entre les trains. Et cette fonction de correspondance entre les trains, elle est fondamentale lorsqu'on met en service une ligne nouvelle à grande vitesse. On ne peut pas la laisser de côté. Il faut que cette fonction de correspondance soit approfondie et il faut aussi s'interroger sur la localisation de ces lieux où la correspondance entre les trains de longue distance et les trains de courte distance de desserte du territoire sera effectuée. La gare future Lorraine-Vandières montre qu'on l'a créée sur un carrefour ferroviaire. Et pour reprendre une question qui a fait débat à Nîmes et pour terminer là-dessus, RFF nous a montré, que ce soit à Nîmes ou à Alès, que si l'on faisait la correspondance ferroviaire - je parle de correspondance, je ne parle pas de gare - si l'on organisait la correspondance ferroviaire à Manduel, on causait un préjudice en termes de temps de parcours pour tous ceux qui viendront du Gard rhodanien, Bagnols-sur-Cèze, Pont-Saint-Esprit, Remoulins, Villeneuve-lès-Avignon parce que, bien évidemment, cette ligne qui est... dont la réouverture est demandée depuis au moins 15 ans, elle sera réouverte prochainement. La pression des électeurs aidera. Le choix de Manduel cause un préjudice au Gard rhodanien et cause un préjudice à tous ceux qui sont situés sur la ligne des Cévennes. Mais par contre si cette localisation est située à Campagnol, c'est ce que le Vice-président Jean Denat à Alès a indiqué, lorsque son échéance viendra, cette localisation permet d'assurer des correspondances dans toutes les directions et met en valeur l'étoile ferroviaire de Nîmes. Merci et excusez-moi pour cette longue intervention.

Claude BERNET

Alors, on va continuer au micro 2, un petit peu de temps. Voilà ! Monsieur.

Pascal ROUSSON

Oui. Donc, Pascal ROUSSON, pour le Comité régional CGT et donc cheminot de métier.

On a fait différents cahiers d'acteurs qui ont été remis à la Commission du débat public, donc, sur l'ensemble de la région et un cahier d'acteurs régional. Je ne vais pas rentrer dans le détail des propositions que nous faisons, juste réagir sur deux, trois éléments que vous avez évoqués M. Bernet dans votre rapport de tout à l'heure, notamment sur les scénarios.

Les scénarios, pour notre part, on les veut modulables. Modulable, c'est-à-dire ne pas rester enfermé comme a pu le dire M. Valère tout à l'heure, et c'est une très bonne chose, de ne pas rester enfermé dans un scénario précis mais vraiment de se servir de certains éléments des différents scénarios pour faire que ce projet puisse être efficace dans le cadre de la mixité et surtout être efficace pour le développement économique et social de notre région. Certes, c'est un projet européen, national, certes, mais il traverse quand même notre région et l'essentiel, moi, me semble-t-il, c'est qu'il irrigue comme il faut notre région.

Après, il faut qu'il soit évolutif. Evolutif, qu'est-ce que ça veut dire ? Ça nous ramène notamment au financement du projet. On a vu dans quelle galère on a été sur la Région pour boucler le financement du contournement de Nîmes-Montpellier ; 4 ans, ça a pris plus de temps que les études de RFF. Donc, c'est quand même problématique.

Donc, pour que cette épine-là ne surgisse pas dans la finalité du projet, c'est vraiment qu'on le fasse évoluer en fonction de nos besoins, notamment sur la réserve foncière pour l'implantation des différentes gares. Et je rejoindrais le Monsieur urbaniste où effectivement l'implantation d'une gare est avant tout une urbanisation d'un territoire. Il me semble que c'est une bonne chose. Et après, enfin, sur les réserves foncières pour arriver à faire les 90 km de voies d'évitement pour effectivement pouvoir acheminer un certain nombre de trains de fret.

Une fois que ces scénarios-là seront mis sur la table et décidés et que le scénario final sera décidé, au niveau de la CGT, on insiste très fortement pour que l'ensemble des hommes politiques, l'ensemble des institutions européennes, nationales, régionales, locales s'entendent et fassent l'union sacrée sur le financement et sur la défense du projet terminal. Il en y va, me semble-t-il, de la rapidité d'exécution de ce projet.

Et enfin, pour terminer, je reviendrais sur deux éléments : le fret. Alors, là, j'ai écouté attentivement le discours de M. Valère que je partage à 100 %. Il n'y a pas de problème là-dessus. Par contre, pour que votre discours soit réaliste M. Valère, il faudra que, dans ce pays, il y ait une vraie politique de complémentarité des transports de fret par voie fluviale, par voie maritime, par voie ferroviaire et par voie routière qu'il ne faut pas oublier parce qu'on a besoin de tout le monde dans le combat, je dirais, du transport de marchandises en France et en Europe. S'il n'y a pas une politique incitative et très ferme de la part des autorités de l'Etat, la concurrence - et on le voit actuellement - ne règle pas le report modal. Nous insistons fortement là-dessus. On l'a vu, on est passé de 20 % de par ferroviaire au fret à 12 % à l'heure actuelle. Donc, la concurrence ne règle pas ces problèmes-là. La complémentarité entre les modes de transport la règlera avec, notamment, un pôle public dans ce domaine-là très fort.

Et enfin, je terminerais sur la confiance au Maître d'ouvrage. Au niveau de la CGT, on a tout à fait confiance au Maître d'ouvrage. On aura encore plus confiance au Maître d'ouvrage quand ce projet sera réalisé et quand un projet périphérique à celui-là sera réalisé également, le viaduc de Courbessac en est un, mais il est en bonne voie, mais surtout, et j'insiste fortement, la réouverture de la rive droite du Rhône qui sera un élément décisif de l'aménagement de notre territoire régional et qui sera une chose exceptionnelle pour le seul département de France sur lequel il n'y a aucun train de voyageurs qui s'arrête, qui est le Département de l'Ardèche.

Je vous remercie.

Claude BERNET

Merci beaucoup. Alors, on va peut-être aussi aller un petit peu vers l'avant. Il y a M. Molinari qui demande la parole. On va lui passer un micro, s'il vous plaît. Ça me donnera l'occasion de dire que M. Molinari est l'un des trois experts mandatés par la Commission qui ont eu la gentillesse de revenir. Les autres étant M. Brulé et M. Schmeltz - les deux experts « bruit » - qui ont trouvé que le débat était suffisamment intéressant pour consacrer leur soirée, comme M. Molinari, à cette réunion de conclusion. Voilà ! Je vous donne la parole cher ami.

Jacques MOLINARI

Je me réjouis M. le Président de revenir à ce débat qui est passionnant mais auquel il me semble manquer un point important ou du moins insuffisamment souligné. Je veux parler d'aménagement du territoire. Et c'est une ligne qui manque à votre très excellente analyse, subtile analyse du débat. Ce point aménagement du territoire manque.

Et pour quelle raison ? Il faut se demander quels sont les déplacements, quelle est la nature des déplacements qui concernent ce territoire, qui n'est pas - comme Mme Eymieu l'a dit peut-être en raccourci - qui n'est pas un corridor, qui est encore moins un tuyau, mais qui est un espace vivant et qui vit - je pourrais dire avec l'esprit critique que j'ai développé dans mon propre pays, les Alpes-Maritimes - qui vit difficilement son développement.

Autrement dit, dans l'analyse qui a été faite que je qualifiais de plomberie, de plomberie ferroviaire, il y a une entrée d'un côté, une sortie de l'autre et entre les deux, il y a une boîte noire. Et on ne se soucie pas tellement ou insuffisamment des habitants de cette boîte noire et de leurs visiteurs également.

Autrement dit, il y a là une réflexion qui manque, qui manque : que veut-t-on faire de ce territoire ? Qu'en a-t-on fait jusqu'à présent ? On ne peut pas tresser des louanges à ceux qui l'ont amené à ce point. Mais que va-t-on en faire ?

Alors, je regrette beaucoup que M. le Ministre Gayssot n'ait pas évoqué la loi qui porte son nom et qui résolument mettait en question la dérive à laquelle était soumise notre pays et plus encore le littoral méditerranéen.

C'est à travers cette analyse-là qu'on peut peut-être fixer les bornes de ce que peuvent être les tuyaux ferroviaires qu'il ne faut pas considérer comme des tuyaux mais comme des réseaux, comme des réseaux avec leurs diverticules et leurs grandes lignes nord-sud vers le Massif central. Ce réseau-là, il faut le considérer dans sa totalité et peut-être se dire : attention, si on fait le mauvais choix, est-ce qu'on ne risque pas de s'embarquer dans une consommation d'espace encore plus démente que celle qui a sévi jusqu'à présent ?

Et j'en viens à ce point qui a été souligné par mon voisin, les gares, les gares périphériques. Ça ne peut être qu'une source d'expansion urbaine qui n'a que trop sévi. Et je crois que cette réflexion-là, il faut la reprendre. Et j'ai été très intéressé par la déclaration de M. Valère extrêmement intéressante parce qu'on voit les services de l'Etat s'impliquer maintenant. Ça n'a pas été le cas jusqu'à présent de façon aussi évidente, aussi flagrante. Ça n'a pas été le cas dans les autres débats sur les infrastructures ferroviaires. Et c'est le cas aujourd'hui. Et je pense que c'est très important que l'Etat s'implique. Et c'est d'autant plus important que l'organisation ou l'Etat vient de changer ; c'est-à-dire qu'il n'y a plus ce clivage entre les spécialistes des infrastructures qui étaient essentiellement des routiers et ceux qui se soucient de l'urbanisme et ceux qui se soucient de l'environnement. Maintenant, les services de l'Etat sont regroupés dans des DREAL et ces DREAL sont bien armées pour traiter de

l'ensemble de la problématique. Alors, M. le Président, je souhaiterais que d'ici la clôture du débat, cette problématique soit abordée dans sa totalité. Il est dommage que ce passionnant débat prenne fin ce soir.

Merci.

Claude BERNET

Oui. Tout a une fin, cher ami. Bon, alors, on va donner la parole peut-être au micro 1, M. Artis. Je signale d'ailleurs que la future directrice régionale de la DREAL, je ne saurais pas dire tout en même temps, est parmi nous ce soir. Elle préfigure actuellement la DREAL. Et je crois que d'ici quelques mois, la création d'une direction unique sera comme dans d'autres régions acquise. Alors, M. Artis !

Louis-Jean ARTIS

Oui. Bonsoir, M. le Président. Tout d'abord, moi aussi, mes remerciements pour la tenue de ce débat, de ce long débat parce que ça fait quand même 12 réunions et qui étaient de qualité. C'est le premier auquel je participais aussi activement et j'ai particulièrement apprécié. Bon, j'essaierais d'être un peu plus court qu'Eric Boisseau, 12 min et demie. Je vais essayer de faire plus bref. Je vais quand même prendre le temps de signaler que le pont de Sète est franchissable à 60 et pas à 30 km/h. Voilà.

Donc, au niveau des scénarios, bon, ce n'est pas un secret pour personne, notre association est volontairement favorable au scénario dit TGV ligne grande vitesse 320 qui devrait d'ailleurs être 350 aujourd'hui. Je rappelle à tout le monde que si on veut l'excellence, ce n'est pas le 300 qu'il faut viser. C'est déjà périmé, malheureusement, peut-être mais c'est comme ça. C'est le 350. D'ailleurs, la ligne LGV Bretagne est calée sur 350 km/h même si dans un premier temps, il serait exploité à 300. Donc, notre solution favorite, c'est celle-là. Il est évident que son taux de rentabilité, c'est le meilleur. Ça, personne n'en parle alors qu'il faudra bien arriver au financement un jour ou l'autre et que, là, ce sera plus dur comme vous soulignez tout à l'heure. Donc, le meilleur taux de rentabilité interne, c'est quand même une solution extrêmement intéressante. Et son bilan de carbone est excellent aussi, parce que si l'on veut avoir le maximum de report modal voyageurs, ce n'est pas en pénalisant le voyageur par des temps de transport abusifs, on va le laisser sur son avion ou sur sa voiture chérie. Donc, on a intérêt pour essayer de capter le maximum de trafic voyageurs pour avoir le maximum de report modal voyageurs. On a intérêt bien entendu à aller vers les vitesses les plus élevées. Ça n'empêche pas... parce qu'il faut quand même avoir une vue plus non pas seulement régionale mais aussi internationale, européenne de ce projet. Donc, ça n'empêche pas d'avoir des TGV de secteur qui desservent soigneusement les populations de la région parcourue ; c'est-à-dire le Languedoc-Roussillon. Et tout ça, c'est une question non pas de mise en œuvre de ligne de voie, c'est une question de choix dans l'exploitation ferroviaire. Alors, une chose aussi, j'ai entendu dire que la mixité permettrait d'avoir des courbes plus accentuées et permettrait de diminuer les emprises au sol. Bon, moi, je m'élève en faux parce qu'il est évident qu'on sera obligé de limiter les pentes et que, dans ce cas-là, on augmente la hauteur des remblais et des déblais, donc on augmente leur largeur, donc on augmente leur emprise au sol voire on multiplie les viaducs et les tunnels qui sont des ouvrages extrêmement coûteux.

La solution la plus économique de toutes celles que vous avez, bon, hormis l'aménagement localisé de la ligne historique, la solution la plus économique, c'est quand même - il ne faut

pas l'oublier - celle de la grande vitesse pure. Voilà ! Ça permettrait quand même de limiter l'investissement.

Maintenant, il faut bien penser que le fret, c'est quand même un des objectifs de demain que j'avais déjà mentionné, il y a cinq ou six débats. On a intérêt, tout à fait intérêt, à prévoir l'évolution du fret de façon un petit peu plus positive que les 15 années précédentes où le fret ferroviaire s'est quand même globalement effondré.

Donc, si on veut arriver à ça, indépendamment du fait qu'il faudra impérativement des incitations fortes, non pas de l'Etat - ça, c'est déjà trop tard - mais de Bruxelles carrément parce que c'est au niveau international que ces contraintes vont se jouer. C'est au niveau international qu'on va pouvoir imposer aux routiers la prise en compte de leurs infrastructures, de leurs coûts externes, chose qui n'est pas faite aujourd'hui et je pense que c'est l'évolution de demain si on veut finir par limiter ce trafic ferroviaire.

Maintenant, au sujet de la ligne mixte, on va y revenir. Il est évident que les solutions qui nous sont proposées sont insuffisantes. On a aujourd'hui 150 millions de tonnes sur la route. Même si on sort artificiellement... mais même si on sort le trafic de Péninsule Ibérique-Italie, ça ne fera que 12 millions en moins. Et en 2020, c'est-à-dire à l'époque réalisation du projet, on va passer de 150 à 200 millions de tonnes. Ça, tous les scénarios sont notoirement insuffisants au niveau de la capacité. Et là, même s'il y a des incitations, c'est nous... enfin, c'est notre système ferroviaire qui ne sera pas en capacité d'écouler tout ça.

Alors, la position, la nôtre est la suivante : réalisation de la ligne à grande vitesse pure, prévoir les emprises pour faire 2 voies parallèles uniquement consacrées au fret mais dans le futur. A l'époque où le fret sera un petit peu plus gaillard et le justifiera, et à ce moment-là, ça permet de diviser, si vous voulez, d'étaler plutôt les investissements et de permettre de réaliser le plus rapidement possible la ligne à grande vitesse qui va désengorger quand même la région. Il est évident que sur la ligne historique resteront bien entendu tous les TER et les trains de marchandises. Mais les sillons libérés permettront évidemment une augmentation de ce type de trafic. C'est la desserte des populations qui est importante à assurer.

Alors, comment faire sur les autres tronçons ? Eh bien, moi, j'irais un petit peu plus loin que la SNCF. Je ne suis pas très partisan de remettre à plat - c'est-à-dire à 12 ‰ - l'ensemble du tracé. Mais dans les zones très accidentées, je suis favorable à un tracé, une plateforme alternative avec des caractéristiques purement fret : 1.000 m de rayons, 10 ‰ ou 12 ‰ pour avoir une homogénéité de pente. Et ça devrait permettre peut-être à terme - lorsque le besoin s'en fera sentir, le besoin sera effectif - ça permettra à ce moment-là d'établir une troisième ligne purement fret. Et on se retrouvera dans la configuration Vallée du Rhône avec 3 lignes dédiées : une à la grande vitesse, une au fret et une aux TER et au reste du trafic grande ligne.

Voilà ! Alors, bon, je regrette que Confucius n'ait rien dit sur le transport ferroviaire. Ça nous aurait permis de boucler les citations historiques, tant pis. Je le regrette mais je tenais à vous remercier pour votre attention. Voilà.

Bonne soirée.

Claude BERNET

Merci. Alors, j'avais encore quelques demandes de parole au micro n°2.

Jean-Pierre LAFON

Oui. Je suis Jean-Pierre Lafon, citoyen lambda depuis que je ne m'occupe plus professionnellement de ces questions-là. Je suis redevenu citoyen lambda mais mon expérience m'a quand même laissé la possibilité d'en parler.

Donc, je serais assez bref. Ce sont surtout trois questions que je veux poser. J'ai été surpris dans le dossier complet de présentation qu'on insiste sur le problème technique - tout à fait à la fin de page 55 ou 56 - sur la différence qu'il y a entre une ligne de fret et une ligne grande vitesse. En qualité de rayon de **mesuration**, une ligne à très grande vitesse, c'est très rigide. Ça implique des ouvrages d'art avec des viaducs de 1 km ou de 2 km. Il faut passer tout droit, on ne peut pas tourner n'importe où. Une ligne de fret, d'autre part, ça supporte des poids sur la voie et des contraintes sur les caténaires qui ne sont pas du tout les mêmes que les lignes à grande vitesse. Je ne suis pas sûr qu'en termes d'entretien et en termes de maintenance, on ne retrouve pas les difficultés qu'on aura à éliminer en matière de construction. Dans cette première question, je ne vois pas comment on peut faire une ligne à la fois de fret et de grande vitesse et vraiment de grande vitesse. Donc, c'est la solution n°2 qui s'impose à ce moment-là, automatiquement.

Bon, la deuxième question, c'est qu'une ligne à très grande vitesse, c'est une ligne clôturée. Il ne faut pas l'oublier. C'est très différent d'une ligne ordinaire. Elle est clôturée par un grillage d'un bout à l'autre. Ce sont donc une séparation de paysage et un compartimentage de la région traversée. D'où implication aussi d'ouvrages d'art supplémentaires qui vont passer par-dessus ou par-dessous et autres, ça en croise les lignes de chemin de fer. Cette question n'a pas apparue très étudiée dans le rapport. Et enfin, donc, troisième point, c'est que je ne doute pas que d'ici 2050, on mette 20 % de plus sur le fret. Il augmentera automatiquement. Mais je ne pense pas que ça désengorge les autoroutes, les trafics routiers. En effet, actuellement, la Commission de Bruxelles du transport est en train d'étudier très sérieusement l'autorisation de modifier le réseau autoroutier international et le gabarit des camions qui passerait au gabarit non plus actuel mais au gabarit australien ; c'est-à-dire 50 % de plus de charges sur chaque essieu. Dans ces conditions, le volume et la charge transportés par la route continueront d'augmenter. Et simplement, on transportera un peu plus par le fret ferroviaire. Mais je ne crois pas qu'il y ait transfert de fret routier au fret ferroviaire.

Claude BERNET

Le gabarit australien nous laisse rêveur. Alors, j'ai une demande de parole au micro n°1 et j'en ai une en bas. Ensuite, je voudrais peut-être donner la parole à RFF pour réagir sur tout ça. Ensuite, donc, sachant que, chers amis, il est 10h05. Alors, bon, c'est la dernière réunion, on peut être un peu moins dur sur l'horaire et on a commencé au quart. Cher Monsieur, allons-y !

Jean-Louis ESCAFIT

Oui. Jean-Louis Escafit, Secrétaire général de l'UL CFDT du Biterrois. Et puisque vous parlez de l'heure qu'il est, je commence par une petite anecdote. J'ai failli rater le débat de ce soir parce que les TER prenaient 50 min de retard à Béziers à 17h00 et je vais être obligé de partir pour être à la gare à 11h00 moins le quart parce qu'après il n'y a plus de TER pour aller à Béziers le soir. Ça facilite les échanges culturels entre les villes de la région.

Claude BERNET

Malgré les efforts. Allez, allez-y !

Jean-Louis ESCAFIT

Ceci pour insister sur l'importance de la convergence qui existe entre plusieurs représentants, acteurs de la société civile, notamment les organisations syndicales. Je ne vais pas reprendre les arguments qui ont été développés par la CGT parce qu'on les partage largement. Et donc, je vais simplement souligner ce que nous nous demandons, en particulier, comme variante sur le scénario 2, pour anticiper sur le futur parce que le scénario 2 permet immédiatement de dégager de l'espace de la circulation supplémentaire en marchandises et en TER sur la ligne actuelle. Donc, c'est absolument nécessaire d'avoir du mixte rapidement.

Mais dans les évolutions, le scénario 2 est aussi adapté pour prévoir dès maintenant les réservations foncières pour un doublement parce que les caractéristiques qui seront nécessaires pour passer du voyageur 220 et du fret 100 sur ce tracé peuvent être dupliquées sans problème et être utilisées en scénario alternatif. On peut passer à la ligne classique à cette ligne et inversement, s'il y a un problème sur une ligne. Et donc, c'est un problème aussi de traitement de difficultés ponctuelles de trafic.

Il faut bien sûr prévoir dès maintenant ces réservations et ça a un coût. Et c'est là-dessus qu'on a quelques difficultés parce que les dossiers sont très épais. On a reçu des éléments ce matin. Et j'en profite pour remercier à nouveau toute la Commission pour la qualité du travail qui est fournie parce que j'ai posé plusieurs questions, y compris, très techniques. Et je reçois des réponses bien documentées, même si ça suscite de ma part d'autres réactions parce que quand on discute, on avance.

Et quand je suis intervenu à Béziers, j'étais, pour l'UL du Biterrois, sur le scénario 3, et la CFDT a adopté unanimement le scénario 2 après avoir intégré des éléments qu'on a perçus dans les échanges qu'on a ici. Alors, la spécificité de notre variante sur le scénario 2, c'est le problème ultérieur de la gare et de la gare commune Béziers-Narbonne. Alors, ça, je souligne que c'est une décision unanime parce que ce n'est pas évident historiquement entre Biterrois et Narbonnais d'avancer une solution commune, de dire : la gare, elle doit être commune et ça doit être une gare d'interconnexion qui prend en compte la liaison avec l'Arc Atlantique.

Et on peut recevoir sur cette gare commune également les trains du Massif central qui arrivent par la ligne de Neussargues. Donc, le devenir de cette ligne, ce n'est pas la priorité. La priorité, c'est d'avoir la ligne qui dessert les gares centres-villes actuelles. Mais quand on va avoir le problème de la connexion à développer et qu'on n'aura pas plusieurs arrêts prévisibles pour les trains qui doivent circuler vite entre métropoles, c'est une gare commune sur ce qui est prévu parce qu'il y a quand même du travail sur l'aménagement du territoire qui est fait dans cette région. Il y a un schéma qui est prévu, qui définit un quadrilatère languedocien qui est tout à fait pertinent au niveau de ces caractéristiques socio-économiques. Je ne prends qu'une donnée parce qu'elle nous touche, au premier chef, en tant que syndicaliste, c'est qu'on a des taux de chômage très élevés sur le Biterrois et sur le Narbonnais qui font qu'on a intérêt à accélérer sur ces bassins d'emploi des projets structurables. Dès à présent, il y a du travail à faire sur l'amélioration et la modernisation de la ligne qui existe. J'ai entendu M. Gayssot qui a dit qu'il y a des crédits à utiliser. Mais ça va faire un peu d'activité sur... surtout du travail à faire très urgent pour assurer la modernisation de Béziers-Neussargues pour avoir un meilleur trafic, mais aussi utiliser cette ligne en trafic de proximité parce qu'on peut très bien avoir les élèves par exemple qui descendent de l'arrière-pays, qui descendraient directement au niveau du lycée au lieu de

venir à la gare centre-ville, ça leur éviterait de prendre le bus une fois arrivé à la gare. Ce sont des petits détails comme ça qui sont intégrables et qui permettent de raisonner non pas seulement sur la ligne grande vitesse mais sur un véritable réseau. Et pour développer un véritable réseau, ce qu'il nous faut au plûtôt, c'est le scénario 2.

Claude BERNET

Merci. Alors, si on voulait passer un petit micro, là, à M. Forbin qui est au deuxième rang. Voilà.

Pascal FORBIN

Merci, M. le Président. Pascal Forbin. Je suis aussi un citoyen lambda qui a beaucoup de handicaps parce que j'habite à un petit village qui n'a pas de gare. Deuxièmement, je n'ai absolument aucune compétence technique. Et troisièmement, vous constatez que j'augmente la moyenne d'âge, ce qui n'est évidemment pas bien pour les projets qui ont une cinquantaine d'années devant tous. Je voulais juste dire deux, trois choses.

La première, c'est qu'en tant que citoyen, encore une fois, de base, j'ai été estomaqué par le brio, l'expertise, la passion qui ont animé ce débat et la façon dont vous avez, vous, M. le Président, mené cette synthèse d'arguments extrêmement divers.

Alors, il me semble que vous êtes face premièrement à une contradiction très forte. La première, c'est que vous avez une série de demandes politiques, syndicales, associatives qui sont très, j'allais dire, presque quotidiennes et immédiates. Et puis, vous avez de l'autre côté une ambition considérable, c'est qu'on voudrait que ce projet permet de tout régler à tout le système ferroviaire, tout l'aménagement du territoire, enfin, tout régler. Alors, face à ces confrontations, il y a une certitude, c'est que dans 30 ou 40 ans, on ne sait pas ce qui se passera. Je crois qu'aucun expert ne peut dire ce que seront les conditions climatiques, ni les conditions d'habitat, ni le nombre d'habitants sauf que, en général, il me semble que tous les projets qui sont menés pour une longue distance ont toujours mené trop petit.

Alors, moi, j'ai trois conclusions, donc, que je voulais, c'est qu'ils sont à la fois complètement banales et qui viennent encore une fois de quelqu'un qui n'a strictement aucune compétence.

La première, puis ça c'est mon âge qu'il me le fait dire, c'est qu'il faut que vous avanciez vite, sinon je ne prendrais jamais ce train-là. Et voilà. Il faut avancer vite, il me semble. C'est une évidence comme le disait M. Gayssot qui est devant moi, qu'il y a une urgence considérable pour le Languedoc-Roussillon, pour la France, pour l'Europe, enfin, bon, ça a été dit.

La deuxième chose, c'est que comme vous ne pouvez pas tout maîtriser, il faut que vos règles, il me semble, vos règles d'arbitrage soient effectivement le développement durable et là-dedans, il faut que le fret puisse avoir une place, enfin, puisse avoir l'occasion d'un transfert important. Et il faut aussi que ça serve à l'aménagement du territoire mais vous ne pouvez pas tout aménager.

Donc, la troisième chose, et ça a été dit et je crois que c'est complètement fondamental, c'est que ce projet soit modulaire et soit évolutif. Ça a été dit aussi. Je crois que ça, c'est le bon sens. Alors, puisque vous avez des citations, moi, j'en ferais une approximative parce que je ne crois pas que ce soient exactement les mots, mais le philosophe René Girard disait dans un de ces derniers livres : « Ne pas prendre de risque, c'est toujours conduire à la catastrophe ». Alors, prenez-en et vite.

Claude BERNET

Bien. Alors, j'ai encore quelqu'un au micro 2 puis, ensuite, je donne la parole à RFF. Alors, au micro 2.

Jacques AUBRESPY

Jacques AUBRESPY, retraité SNCF et vigneron en même temps. Trente-huit ans de chemin de fer et 40 ans dans la vigne. Première question...

Claude BERNET

Bien équilibré, hein !

Jacques AUBRESPY

... alors, en ce qui concerne le chemin de fer, j'ai une très grande expérience puisque j'ai travaillé pendant 23 ans dans le PC de Montpellier. Et j'ai entendu là beaucoup de conneries, à savoir que quand même il y a à peu près 20 ans qu'on fait circuler les trains de fret à 160 à l'heure, pas sur les lignes nouvelles, ce n'était pas nécessaire, qu'il y a... Si vous transférez le fret et les TGV sur une ligne nouvelle, je vous demande ce que vous allez laisser sur la ligne historique, ça, c'est une question, j'aimerais avoir une réponse, que, par exemple, je m'aperçois que tous ces gens qui débattent, ignorent totalement des difficultés de la SNCF qui, malgré tout, en ce qui concerne le fret, se chargent bien de le supprimer des voies SNCF pour les reporter sur la route puisqu'il faut quand même savoir que dans le transport routier, 60 % des camions d'entreprises françaises font partie de filiales SNCF - il ne faudrait pas l'oublier non plus - mais ça ce n'est pas le débat pour moi le plus important. Le plus important, c'est le côté vigneron. Je regrette et il me semble que dans la salle il n'y en a pas beaucoup. C'est vrai qu'avec le sort qu'on leur laisse, ils ont beaucoup, beaucoup de travail. Ils n'ont pas trop de temps de venir discuter mais je pense quand même que les propriétaires terriens et les vignerons sont quand même des gens qui sont à mon avis les plus importants dans le débat. Apparemment, on n'en a pas trop discuté. Il faudra quand même les convaincre aussi pour faire passer un train chez eux. Alors, en tant que cheminot, j'ai pris tous les TGV qui existent en France en particulier et qui vont d'un autre coin de l'Europe. Et je peux vous dire que c'est fabuleux de circuler en TGV. Mais je peux vous dire que quand vous vivez au bord d'une ligne où passaient des TGV, c'est l'enfer. Et je pense qu'il ne faudra pas oublier ces gens-là. D'accord ? Et sur ce souci, je vous laisse parce que le parking est payant et ça me coûte assez cher. Voilà. Bonne soirée !

Claude BERNET

Cher Monsieur, on a évoqué... J'ai évoqué rapidement le point viticole dans ma présentation. Nous avons bien l'intention d'en faire une partie. Je dois dire que nous avons vu des viticulteurs au fil du débat, des viticulteurs, j'allais presque dire, individuels, quelquefois des présidents de syndicats locaux. On aurait peut-être été aimé à entendre, je ne sais pas, les Chambres d'agriculture, comme on a beaucoup entendu les CCI, les Chambres de commerce et d'industrie, bon, mais, voilà... Voilà ! Le débat public est ouvert à ceux qui y viennent et ceux qui n'y viennent pas. Mais en tout cas, on a au niveau de la Commission, on a bien compris qu'un certain nombre de viticulteurs posaient très sérieusement le problème de leur avenir face à des projets de ce genre et, bon, c'est vrai que ce que vous avez cité sur le bruit est une réalité très forte. Et que, donc, si l'opération se fait - excusez-moi, M. le Ministre - mais si l'opération se fait, je suis toujours très prudent, il faudra penser à minimiser les inconvénients bruits...

Jacques AUBRESPY

En ce qui concerne les débats, si au lieu de les faire au Corum à Montpellier ou vous aviez fait dans les communes où vous envisagez de faire passer le TGV peut-être vous auriez pu venir...

Claude BERNET

Cher Monsieur, je suis vraiment désolé mais la critique me pique un petit peu au vif parce que nous sommes allés à Pézenas, à Clermont-l'Hérault exprès justement parce que nous étions sur... Pézenas est sur le couloir nord qui avait été... alors, nous sommes allés à Pézenas et à Clermont...

Jacques AUBRESPY

Et Clermont-l'Hérault, le TGV va passer à Clermont-l'Hérault ?

Claude BERNET

Non, non. Je ne vous ai pas dit que le TGV allait passer à Clermont-l'Hérault.

Jacques AUBRESPY

Si vous aviez été à Villeveyrac, à <3:06:26> ou dans les communes où vous envisagez de faire passer, vous auriez vu quelques vigneron.

Claude BERNET

Ecoutez, à mon avis...

Jacques AUBRESPY

Je sais bien que vous ne pourrez pas tout faire mais moi non plus...

Claude BERNET

Pézenas, c'est tout de même un endroit. Nous étions aussi à Agde, nous étions aussi à Sète. Voilà. Enfin, bon, je ne vous convainrais peut-être pas.

Et dans le cadre d'une réunion d'acteurs à Nissan-lez-Enserune, je me rappelle, voilà. Alors, vous avez posé une question technique, peut-être RFF souhaite y répondre sur le premier point, enfin, sur le point...

Jacques AUBRESPY

Je voudrais quand même vous dire aussi qu'en 1970, la SNCF faisait des essais entre Montpellier et Nîmes et les trains de voyageurs circulaient déjà à 180 km/h, des essais qui avaient du succès et qu'on pouvait monter à 200 aussi. Il ne faudrait pas l'oublier.

Claude BERNET

D'accord. Oui. Enfin, cela dit... bien. Je ne voudrais pas entamer une polémique à cette heure-ci avec vous.

Alors, au point où nous en sommes, moi, je voudrais, si vous en êtes d'accord, on va donner la conclusion à RFF, qu'elle nous dise non pas tout mais, enfin, bon, le Représentant de l'Etat M. Valère a dressé, je dirais, un cadre très intéressant pour la suite. Il a ouvert de nouvelles

perspectives. Bon, eh bien, on aimerait bien que RFF nous dise un peu ce qu'elle en pense maintenant.

Donc, micro pour M. Christian Petit, Directeur régional puis M. Jean-Louis Rohou, Secrétaire général national de RFF.

Christian PETIT

Dans un premier temps, c'est moi et, ensuite, c'est Edouard. Donc, avant de passer la parole à l'équipe projet, je voulais simplement, M. le Président, au nom de RFF, vous remercier des propos aimables que vous nous avez adressés en conclusion, ça nous servira de ligne de route pour la suite. Et je voulais aussi vous remercier de la qualité du débat que vous avez conduit. Il me semble que c'est un moment de démocratie directe réussi.

Et je voudrais m'adresser au public ici présent pour leur remercier d'être venus nombreux à toutes ces réunions et de nous avoir fait de nombreuses propositions, remarques et suggestions. Donc, nous essayons, nous, d'en tenir compte au moment de la réflexion finale. Vous avez aussi félicité les hommes et les femmes de l'ombre, c'est grâce à eux que les micros marchent et qu'il y a de la lumière dans ces salles. Donc, je m'associe à eux. Et avant de passer la parole à Edouard, bien, je voudrais, avec son équipe, lui dire un grand merci pour le travail qu'il a accompli parce que c'est un travail compliqué. Ce n'est pas facile. Il y avait des exigences. On avait des délais à respecter. Tout le monde y est arrivé. C'est le travail de l'équipe projet mais c'est aussi le travail de la Direction régionale et des experts du siège. A tous, un grand merci.

Edouard, vous avez la parole.

Edouard PARANT

Merci. Alors, on ne va évidemment pas tirer des conclusions ce soir. Ce n'est pas du tout l'endroit. Le débat n'est pas fini et ce n'est pas le moment puisque RFF attendra la remise du rapport de la Commission particulière. On va pouvoir en prendre connaissance même si, ce soir, quelques grandes lignes ont été dévoilées. Par contre, ce qui nous paraît important, c'est de vous dire ce que, nous, on a entendu. Et s'il nous arrivait d'être muets, on n'est pas sourds. Alors, on va aller assez vite, donc ouvrez bien vos oreilles.

Sur l'opportunité du projet, premier point. Pour nous, l'opportunité d'achever ce grand axe ferroviaire européen, ça a été rappelé, et méditerranéen, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, est aujourd'hui très largement admise. Premier point, c'était la première question qui était posée au débat.

Le projet qui est attendu, on l'a encore vu ce soir, est un projet de ligne nouvelle. Et cette ligne nouvelle doit être complémentaire des lignes existantes, ça a été rappelé et bien articulée avec les lignes en projet. Là, également, ça a été rappelé. Que ce soit au nord avec le contournement de Nîmes-Montpellier ou à l'ouest avec la liaison Toulouse-Narbonne. Cette ligne, si elle doit faciliter la grande vitesse, elle doit la faciliter pour l'ensemble des habitants du Languedoc-Roussillon. Ça a bien été rappelé. Et cela sera possible au moyen d'un réseau de transport qui soit maillé ; c'est-à-dire la dimension ferroviaire et qui soit également interconnecté ; c'est-à-dire l'ensemble des modes de transport en commun : tramway, car, bus et éventuellement les modes doux.

Sur les scénarios qui étaient mis au débat. Effectivement, ces scénarios, ça a été rappelé par nombreux intervenants, étaient volontairement contrastés et ils ont fait naître finalement de fortes attentes. Alors, quelles sont-elles ? En tout cas, ce que, nous, nous avons entendu.

Un, majoritairement : la mixité de la ligne nouvelle.

Deux, un projet qui associe la grande vitesse et la grande capacité. Grande vitesse pour les voyageurs, grande capacité pour le report de marchandises.

Et dernier point, un projet qui soit évolutif. Certains, ce soir, ont parlé de modulable ; c'est-à-dire un projet qui permet d'accompagner dans le temps, eh bien, durablement la croissance des déplacements mais, également - on revient finalement sur un point qui a été beaucoup rappelé ce soir - les projets de développement et les projets d'aménagement des collectivités.

Ce n'est pas RFF qui va faire l'aménagement du territoire, par contre RFF accompagnera les collectivités dans leur projet.

Troisième question qui était posée, celle des couloirs de passage. Finalement, un choix relativement restreint : deux couloirs proposés. Et cette question a été peu débattue. En tout cas, c'est comme ça que, nous, nous l'avons entendu. Néanmoins, entre Montpellier et Narbonne, le couloir sud inscrit dans le couloir d'infrastructure existante recueille des avis favorables, contrairement au couloir nord. Aujourd'hui, c'est le constat que nous faisons.

Entre Narbonne et Perpignan, le couloir proposé dans les Corbières littorales n'est pas remis en cause. C'est un point important à souligner mais ce que l'on a également entendu, et Jean-François y reviendra, c'est que le projet doit veiller à s'insérer au mieux dans cet environnement de qualité exceptionnelle que constitue le Languedoc-Roussillon.

Bruno BEAUCHET

Alors, sur les gares nouvelles, le débat public a permis une prise de conscience faite à la fois d'espoir et de crainte. Alors, l'espoir, c'est de voir s'arrêter un plus grand nombre de TGV. L'espoir, c'est également d'accélérer la réalisation de projet de développement économique et urbain. Mais on a également entendu des craintes telles que la crainte d'accueillir moins de trains dans les gares centres et également la crainte d'avoir des gares nouvelles éloignées des villes, des gares nouvelles mal connectées aux transports collectifs et uniquement accessibles aux voitures.

Par ailleurs, un consensus s'est manifesté. On a entendu que la gare doit être un nœud multimodal irrigant finement le territoire et que la gare doit être un pôle d'échange au cœur des projets d'aménagement du territoire portés par les collectivités. Et point important que l'on a entendu de la part de beaucoup d'acteurs, le choix du nombre et de l'emplacement des gares ne doit en aucun cas retarder la mise en œuvre du projet. Enfin, nous avons entendu que RFF devait se tenir à l'écoute des besoins des collectivités concernant leur projet d'aménagement et que RFF devait alimenter les réflexions des collectivités sur les sites de gares préférentielles afin de définir les meilleures modalités de desserte des bassins de vie. Et pour cela, RFF, nous sommes prêts à travailler avec chaque collectivité.

Jean-François RUIZ

Donc, au regard des enjeux globaux de l'environnement, le projet est largement considéré comme urgent et nécessaire. Mais le public attend un projet ferroviaire de développement durable qui s'inscrit dans la dynamique du Grenelle de l'environnement ; c'est-à-dire, un projet qui contribue efficacement à la lutte contre l'effet de serre en autorisant un report modal important de la route et de l'avion vers le rail, autant pour le transport de voyageurs que pour le transport de marchandises ; un projet qui favorise le développement de tous les types de train à long terme et enfin, un projet qui ne se fasse pas au détriment de l'entretien et de la nécessaire modernisation du réseau régional existant.

Pour le public, un projet ferroviaire de développement durable doit aussi considérer les territoires qu'il traverse avec la plus grande attention. Au regard des enjeux locaux de l'environnement, RFF devra concevoir un projet exemplaire. Un projet exemplaire qui respecte la qualité de vie et le patrimoine de la région et notamment la protection des riverains contre le bruit, la préservation des paysages et de leur attractivité, la limitation des impacts sur les activités agricoles et viticoles, un projet exemplaire qui garantisse la maîtrise des risques environnementaux et notamment le risque d'inondation dans notre région et, enfin, un projet exemplaire qui préserve la biodiversité exceptionnelle de notre région et qui préserve également les corridors écologiques qui traversent le territoire.

Edouard PARANT

Alors, une question qui n'était pas finalement véritablement posée au moment du débat, c'est celle du coût du projet mais surtout de son financement. Alors, concernant le coût du projet et son financement, ce que nous avons retenu, vous écoutez, c'est : un, des interrogations, premier point, des interrogations sur la capacité de la puissance publique à financer ce projet et notamment les scénarios les plus coûteux. Deuxième point, c'est la demande d'une participation financière de l'Europe. Donc ça, tout le monde souhaite que l'Europe intervienne massivement dans ce projet compte tenu de sa dimension européenne mais, point notable, une demande aussi exprimée de participation - je me tourne vers nos amis Espagnols - donc, éventuellement de l'Espagne, point qui a été évoqué.

Et donc, après les interrogations et ces demandes, il y a aussi des inquiétudes qui émanent des collectivités sur la part du financement qui restera à leur charge. Et on a vu encore, ce soir, que c'était un point vraiment qu'il faudra, eh bien, assurer si on veut voir émerger ce projet rapidement.

Alors, justement, parlons du calendrier et le calendrier de réalisation de ce projet. Eh bien, trois grandes préoccupations émergent. En tout cas, c'est ce que nous avons entendu.

La première, c'est la crainte d'un nouvel ajournement de ce projet.

La deuxième, bien, c'est, à l'opposé, la demande d'une réalisation urgente et, donc, une mise en pratique rapide, finalisation des études et puis démarrage des travaux.

Et le troisième point, la troisième préoccupation, c'est le souhait d'une décision claire de RFF avant la fin de l'année, afin qu'on ait une ligne directrice prise évidemment en concertation avec l'Etat et les collectivités qui nous permet d'avancer et qu'on ne s'égaré pas encore dans des études et des études.

Dernier point. Tout ce travail-là doit être mené de la manière la plus concertée et la plus partenariale ; c'est-à-dire qu'il faut continuer et accentuer l'effort qui a été fait pour préparer ce débat public. Donc, pour que ce projet avance, il faut que RFF poursuive et développe le dialogue territorial engagé avec l'ensemble des acteurs, l'ensemble des acteurs rencontrés avant le débat et puis, l'ensemble des acteurs que nous avons découverts pendant le débat.

Et en cela, RFF s'engage à commencer ce travail dès l'automne, et donc, je vous le dis, après réception du rapport de la Commission particulière du débat public.

Claude BERNET

Qu'ajouter ? Quelqu'un veut ajouter quelque chose ? Je crois que... Si vous voulez, Monsieur !

Mr Claude AUGER

Non, non, non. Je ne veux pas ajouter mais je vais apporter d'autres précisions.

Bon, d'abord, je signale que je fais aussi partie de la tranche d'âge de ce qui risque de ne pas voir couper le ruban. Bon, ceci étant dit, on va reprendre autres choses.

On a beaucoup parlé de fret, ce soir. Et c'est vrai que le fret, il faut l'amener sur le ferroviaire. Mais la question qui ne s'est jamais posée, qu'on n'a jamais posée, c'est comment allons-nous l'amener sur le ferroviaire ce fret ?

Intervenant

En la posant.

Mr Claude AUGER

Bien, oui, en la posant effectivement mais en réglant le problème aussi. Et j'ai pensé que ça doit être réglé à Sète ça d'ailleurs.

Alors, pour qui est du fret, il faut d'abord qu'il y a plusieurs cas qui rentrent en ligne de compte, c'est d'abord le coût. C'est la fiabilité et c'est le service. Et en ce moment, malheureusement, bien, ce sont les routiers qui assurent la fiabilité et qui assurent le coût ; le service, peut-être que ça laisse un peu à désirer. Donc ça, c'est un problème, revoir comment on peut amener le fret sur le rail ?

Autre point, j'ai entendu tout à l'heure qu'il ne fallait pas dépasser 220 km/h parce qu'on allait consommer du courant. Et que si on consommait du courant, on va être obligé de faire des centrales nucléaires. Je signale qu'en passant que, de même, dans l'aéronautique, les constructeurs ferroviaires se sont lancés dans les moteurs électriques qui consomment beaucoup moins que les moteurs électriques d'origine surtout avec les moteurs à aimant permanent, donc, à 300. Et puis, si on suit le raisonnement qui nous a été donné, bien, ma foi, il ne faut pas se lancer sur la voiture électrique parce qu'on va être obligé aussi de faire des centrales nucléaires.

Et enfin, dernier point sur lequel je voulais attirer l'attention, c'est qu'à chaque fois qu'on a mis en service un TGV, on a induit une clientèle voyageur qui n'était même quelquefois pas prévue. Et là, ce n'est pas nos amis Espagnols qui diront le contraire, qui ont vu multiplier par dix la fréquentation du ferroviaire entre Madrid et Barcelone.

Je signale tout à fait qu'en passant quand même qu'entre Madrid et Barcelone, ce n'est pas une ligne mixte. Voilà. C'était tout. On va pouvoir aller à la soupe.

Claude BERNET

Bien. Ecoutez, on va s'arrêter là. Personne d'autre ne demande plus la parole, tout de même. Alors, il y a des gens qui disent qu'ils veulent arrêter. Alors, on va arrêter parce qu'il faut savoir s'arrêter.

Je voudrais vous dire que, moi, ce que je retire de tout ça, d'abord, je remercie tout à fait RFF pour cette analyse qui n'est pas très éloignée de la mienne mais nous ne nous étions pas concertés. Et je voudrais simplement dire que ce que, aujourd'hui, la Commission a noté globalement, très globalement, ce qu'elle a indiqué et ce que, d'ailleurs ensuite à la fin de la réunion, RFF a dit, ne font pas l'objet de critiques fortes en tout cas de fond que, par contre, un certain nombre d'intervenants nous ont amené, nous ont proposé d'aller un petit peu plus loin dans ce que nous disions, je pense, par exemple, sur les solutions évolutives ou modulaires, on les voit fleurir. Et ça me paraît assez intéressant parce que ça prouve tout de même que, bon, on a discuté sur des scénarios cloisonnés mais que - comme tout le monde et parce qu'on est éminemment Français mais c'est peut-être aussi une des qualités des

Français - on a envie de traiter, peut-être, d'aller un petit peu au-delà des scénarios cloisonnés. Ça, c'est un exemple parmi d'autres. Donc, nous vous remercions en tout cas de l'attention que vous avez portée à ce débat. Et comme d'habitude, on vous souhaite une bonne fin de soirée. Mais là, il est vraiment très tard.
Merci beaucoup.

FIN