

RÉUNION PUBLIQUE
SUR LE PROJET DE LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Jeudi 14 mai
Clermont l'Hérault, Salle Georges Brassens
19h - 22h

Commission du débat public

- Claude BERNET, Président
- Cécile VALVERDE
- Chantal SAYARET
- Didier COROT

Réseau Ferré de France

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

La desserte des hauts pays

Paysages, espaces naturels et qualité de vie

Claude BERNET

Nous allons démarrer.

Bravo à tous ceux qui ont bravé les intempéries - encore relatives tout de même - pour venir à cette soirée de débat public. Je voudrais saluer les personnalités qui sont ici présentes.

D'abord, Monsieur Ricardo Sous-préfet de Lodève que j'ai rencontré il y a de nombreux mois au début de ce débat et avec qui nous avons parlé justement du prolongement du débat vers le haut pays.

Je voudrais saluer tout particulièrement M. Alain Cazorla, Conseiller général Maire de Clermont-l'Hérault qui va dans un instant monter à la tribune pour ouvrir cette séance au nom des Clermontoises et des Clermontois.

Je voudrais aussi dire que parmi les personnalités présentes, je voudrais saluer tout particulièrement un de mes collègues Président de commission particulière du débat public. Il se trouve que nous avons ici Monsieur Guillaume qui est le Président de la Commission du débat public constituée pour les travaux importants d'agrandissement du port du Havre ainsi que son Secrétaire général et une partie de son équipe. Nous avons échangé nos expériences de commissions et ils sont venus aujourd'hui à Clermont et je les accueille très volontiers.

Donc, avant de commencer ce débat, je propose à M. Cazorla éventuellement de monter à la tribune s'il le souhaite pour le lancer.

Alain CAZORLA

M. le Sous-préfet, M. le Président, Mesdames, Messieurs les Maires, les personnes qui sont ici donc mesdames et messieurs, je suis très heureux de vous accueillir à Clermont-l'Hérault avec les Clermontois. Clermont est une petite ville de 10.000 habitants et nous avons une gare à l'époque et on n'espérait pas que le TGV passe mais enfin c'était bien utile. Clermont est la capitale si vous voulez du Clermontois où il y a également la ville de Paulhan qui était très très connue pour être un nœud ferroviaire également. Voilà donc, nous avons un passé, je dirais, ferroviaire ici et si ce soir, il est question de TGV, il me semble bien loin des trains d'antan. Alors, je souhaite à toutes et à tous un très bon débat puisque nous sommes dans un débat public. Un débat public est un débat très très intéressant puisque c'est la possibilité au peuple de prendre la parole et d'exprimer ce qu'il souhaite.

Voilà. Je vous souhaite une excellente soirée. Merci.

Claude BERNET

Merci beaucoup, M. le Maire et merci d'avoir rectifié mon erreur.

Je voudrais vous présenter en quelques mots ce débat public et ce que nous allons faire ce soir, le replacer dans le cadre général du débat public qui vient d'être évoqué par M. Cazorla. Après quoi, le Maître d'ouvrage qui est ici représenté par le Directeur Régional de RFF, Christian Petit et par l'équipe projet qui a à sa tête Edouard Parant présentera le projet et après quoi, nous aurons le temps du débat ; c'est-à-dire que la parole sera à vous. Nous ne sommes pas extrêmement nombreux donc c'est peut-être un peu plus facile à mener. Nous nous donnons 3h jusqu'à 22h et j'espère qu'à la fin de ces 3h, une bonne quinzaine de personnes au moins auront pu s'exprimer et que toutes les personnes qui le souhaitaient auront pu s'exprimer de façon à ce que nous puissions avoir un compte-rendu exact de vos opinions.

Alors en un mot, ce débat public, qu'est-ce que c'est ? Le débat public qui est à mi-parcours aujourd'hui, je disais à M. Cazorla que nous sommes à la 9^e réunion, 9^e sur 12. Nous allons nous arrêter d'ailleurs, quelques semaines pour laisser se dérouler la campagne des européennes et comme les autres services de l'Etat, M. le Sous-préfet, nous gardons un silence républicain et prudent pendant la période électorale mais ce débat public qui est à mi-parcours, qu'est-ce que c'est ?

Alors, ce n'est pas une concertation de plus. C'est une obligation de la loi, d'une Loi du 27 février 2002 qui répond d'ailleurs à une obligation internationale de la France qui est la Convention d'Aarhus signée en 1998 par la France comme par tous les pays de l'Union Européenne et beaucoup d'autres puisqu'il y a 38 pays signataires. Cette obligation impose

de soumettre à débat public la réalisation d'une grande infrastructure. Ceci est prévu par un décret. C'est une question de taille, pour une voie ferrée c'est plus de 40 km. En dessous de 40 km, on n'a pas besoin de débat, au-dessus de 40 km, il faut en principe un débat sauf exception.

Ce débat public a quel objectif, quelle ambition ? Pas seulement d'informer. Informer ce serait déjà pas mal et d'ailleurs, quand vous regardez la Convention d'Aarhus, vous vous apercevez que l'accent est mis sur l'information du public. Nous ne souhaitons pas seulement informer, nous souhaitons aussi à travers le débat public faire en sorte que le public puisse s'exprimer, dire ce qu'il attend, ce qu'il souhaite, ce qu'il juge utile. Alors bien entendu, le public il est divers, il a des opinions diverses mais c'est à nous, Commission du débat public de dire ce que nous avons entendu dans la diversité ; c'est-à-dire de faire le tableau des opinions. C'est comme dans une toile, il y a un grand nombre de choses dans la plupart des œuvres d'art, c'est donc un tableau dans lequel il y aura des opinions diverses et variées. Toutes les opinions sont intéressantes, elles sont toutes égales pour nous et quelle que soit d'ailleurs la personne qui les prononce - ça c'est le principe d'équivalence, principe d'égalité du débat - et donc voilà. C'est une ambition un peu folle.

Comment est-ce qu'on essaie de réaliser cette ambition ? D'abord, en faisant diriger ce débat public par une commission indépendante et neutre, la Commission nationale du débat public, qui est représentée ici par une commission particulière qui n'est pas autre chose que, je dirais, sa représentation locale.

Alors, je vais vous présenter les membres de cette Commission qui sont là, on n'est pas à effectif absolument complet, deux personnes qui aujourd'hui n'ont pas pu nous rejoindre, Jean-Pierre Richer et Claude-Sylvain Lopez mais vous avez ici donc Chantal Sayaret qui se trouve être une enseignante en droit public et qui est aussi une ancienne élue de la ville du Havre, vous allez dire : « On est voué au Havre ce soir ! » mais voilà, c'est justement pour vous dire que la diversité c'est important dans le débat public et on essaie de croiser les expériences. Mme Sayaret est une spécialiste des problèmes de l'environnement et notamment elle a été chargée de la mise en œuvre de l'Agenda 21 au Havre.

A ses côtés, Didier Corot. Didier Corot est un paysagiste, provençal d'adoption, Varois mais qui a beaucoup travaillé dans l'ensemble de la Méditerranée française, c'est un passionné de la Méditerranée et pas seulement de la Méditerranée française d'ailleurs et il a pas mal travaillé ici, notamment sur des sujets comme la Gardiole ou la Clape et c'est un spécialiste consulté par beaucoup et notamment par les personnalités importantes.

A ses côtés aussi, Cécile Valverde. Cécile Valverde est Toulousaine, elle a été Secrétaire général d'un établissement d'enseignement supérieur agronomique et elle a été adjointe chargée de l'urbanisme dans une commune de la banlieue sud de Toulouse. Donc c'est une commission qui fait profession d'indépendance et de neutralité. Elle travaille en étroite liaison avec le Maître d'ouvrage, je dirais que c'est un débat préparé et dont il est rendu compte par une commission indépendante et neutre et évidemment, le projet présenté par le Maître d'ouvrage qui expose son projet, défend son projet, lui, il n'est pas neutre du tout, sinon à quoi servirait-il ? Il a un projet, il a des idées, il veut les - il le dira tout à l'heure sans doute - il veut les tester mais nous, nous avons cette position d'indépendance et de neutralité.

Alors les outils que nous utilisons, beaucoup de ces outils sont derrière vous sur la table et si vous ne les avez pas pris, je vous propose tout à l'heure à la sortie de les demander, ce sont des publications.

Alors, d'abord un dossier du Maître d'ouvrage qu'un certain nombre d'entre vous connaissent bien. C'est un dossier qui fait plus de 100 pages qui est le dossier support du débat, approuvé non pas dans son fond mais dans sa capacité à servir de base au débat par la Commission Nationale du Débat Public.

Donc la Commission prend sa responsabilité sur ce dossier et les publications régulières, d'abord les cahiers d'acteurs ; c'est-à-dire les contributions d'un certain nombre d'institutions notamment Chambres de commerce, grandes associations, Conseils généraux... Nous avons actuellement environ, enfin plus de 50 contributions qui sont soit sorties soit en train de sortir. Cela met un peu de temps parce que nous les éditons en un certain nombre de milliers d'exemplaires. Nous les envoyons à l'ensemble des abonnés du débat. Nous les

mettons à disposition de tout le monde qui veut les recevoir. Vous pouvez écrire à la Commission : 80, place Ernest Granier à Montpellier ou lui passer un e-mail : www.debatpublic-lnmp.org et donc, vous avez la possibilité de recueillir toutes ces publications sans oublier les journaux du débat.

Nous avons fait un premier journal du débat qui est sorti au mois de mars pour dire comment ça allait se passer. Un deuxième qui vient de sortir pour expliquer aux gens au bout de 2 mois, non pas le compte-rendu de ce qui s'est passé parce que c'est trop tôt pour tirer des comptes-rendus mais donner un exemple de ce qui se dit dans les débats. Si ça vous intéresse de savoir ce qui s'est dit au cours des 7 ou 8 réunions publiques précédentes, vous avez la possibilité de le regarder sur le journal du débat et puis un outil essentiel qui est les réunions publiques. Les réunions publiques qui permettent donc une expression libre de chacun, qui permettent le débat entre vous, et puis un deuxième outil qui est un outil aussi important, très important, qui est ce que j'appelle le débat par correspondance parce qu'un certain nombre d'entre vous n'ont pas eu la possibilité ou n'ont pas la possibilité de se déplacer le soir d'une réunion publique. Il y a des gens qui ont des enfants à garder, qui ont des activités professionnelles prenantes, enfin tout ça, les agriculteurs éventuellement, etc. Et donc, il y a une possibilité de donner son avis en écrivant une simple carte postale, une carte T, il y a des cartes T dans les journaux du débat, donner son avis à la Commission.

Une possibilité aussi - si vous pratiquez l'Internet - de poser des questions, de donner des avis. Il y a actuellement sur le site plus de 1.800 questions et plus de 500 avis. Ce sont même des chiffres qui datent un peu mais on est encore un peu plus aujourd'hui. Bon ça veut dire quoi ? Ça veut dire que les gens s'intéressent au débat, ce dont nous sommes tout à fait heureux.

Il y a une certaine interactivité, c'est-à-dire que si vous regardez le site ça peut vous donner des idées, ça peut vous donner l'idée d'autres questions. Nous essayons d'y répondre dans des délais rapides. On n'y arrive pas toujours mais en tout cas le Maître d'ouvrage fait un effort tout à fait considérable. Aujourd'hui, il y a plus de 50 % des questions qui ont obtenu réponses ; c'est-à-dire que nous sommes sur un rythme normal.

Qu'allons-nous faire de tout ça ? Parce qu'un certain nombre de gens nous disent : mais enfin tout cela, ça sert à quoi ? Tout ça ne sert qu'à faire un compte-rendu. Mais je dirais que ça sera un compte-rendu très important. Ce compte-rendu, nous allons le faire dans les 2 mois qui suivront la fin du débat. Le débat a commencé le 3 mars, il dure 4 mois et se termine le 3 juillet. Donc nous avons 2 mois, jusqu'au 3 septembre, pour établir ce compte-rendu.

Ce compte-rendu c'est un document de 60 ou 80 pages maximum dans lequel nous allons essayer de résumer des dizaines d'heures de débat, des centaines de questions, etc. donc d'essayer de faire une synthèse honnête si possible, claire si possible, pas excessivement longue pour être lue et donc, c'est cette synthèse que nous sortirons le 3 septembre.

Pourquoi est-il important que les gens participent au débat ? Eh bien, je dirais parce que, comme le disait très bien M. le Maire, c'est l'avis du peuple et le peuple s'exprime et si il s'exprime, ça a une importance pour les décideurs.

Qui sont ces décideurs ? Bien sûr derrière le débat, il y a une décision importante qui est à prendre par le Maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France, établissement public qui comme vous savez depuis 1997 a succédé à la SNCF dans la gestion de tout ce qui est voie, réseau ferré. La SNCF conservant en tant qu'opérateur la gestion de tout ce qui est matériels roulants, opérations commerciales, etc., les gares. Et donc, Réseau Ferré de France devra prendre une décision. Cette décision bien entendu, il ne la prendra pas tout seul car pour des raisons que nous verrons tout à l'heure, le financement d'une telle opération est une question qui ne peut pas se régler que sur un plan purement technique et il faudra qu'intervienne un régime de subvention de la part de l'Etat et de la part des collectivités territoriales. Donc il y aura un débat, un deuxième débat mais un débat financier. Vous avez de temps en temps quelques échos sur ce qui s'est passé, par exemple le TGV-est ou actuellement sur le TGV dit Sud Europe, c'est-à-dire Poitiers-Bordeaux enfin Tours-Bordeaux.

Je suis content de voir qu'ici aussi il y a du monde - et donc la décision du Maître d'ouvrage devra intervenir... Eventuellement, pas une décision formelle et complète mais une décision d'orientation dans un délai de 3 mois, c'est-à-dire avant le 3 décembre.

Alors de ce projet, je ne vais pas vous parler du fond. Christian Petit et Edouard Parant le feront beaucoup mieux que moi. Je voudrais simplement rappeler quelles sont les questions qui sont en cause. Elles sont à la fois simples et compliquées. La question la plus élémentaire c'est : faut-il ou non construire une seconde ligne ? Qui est la question d'opportunité. Faut-il construire une seconde ligne ? Y a-t-il des raisons ? Quelles sont les raisons de construire ou de ne pas construire une seconde ligne ?

Deuxième question, c'est une question qui a un aspect technique assez complexe qui est celui de la mixité dont on va vous parler ; c'est-à-dire cette seconde ligne doit-elle être dédiée aux voyageurs ou doit-elle être capable d'accueillir et des trains de voyageurs et des trains de fret ? Ça ne veut pas dire la même chose en matière par exemple de pente, en matière de rayon de courbure, en matière de voies d'évitement, enfin, on va vous expliquer tout ça. C'est un sujet fondamental et je dirais que c'est un sujet très ouvert qui aujourd'hui, est un vrai sujet de débats politiques et de décisions politiques futures et je dirais qu'il est très important que la population - et la population dans son ensemble, d'abord ses élus mais également les associations, les Chambres de commerce, etc. - et le peuple puissent émettre un avis sur cette question.

Troisième sujet, où passer ? Sujet géographique et qui pose le problème des couloirs de passage qu'on va vous exposer mais aussi le problème des inconvénients du passage de la ligne. Et je vous dirais qu'au cours de ce débat ont été évoqués notamment trois grands sujets fondamentaux : le problème de paysage - la nature - protection de la nature, le problème de l'inondabilité, des risques d'inondation au moins ne pas augmenter les risques d'inondation ; troisièmement le problème du bruit sachant qu'une ligne ferroviaire est génératrice de bruit, il y a une réglementation. Nous allons en parler, on a ici des spécialistes tout à fait éminents dans l'équipe projet de RFF. Voilà.

Autre sujet, sujet compliqué : gares nouvelles, y a-t-il des raisons de créer des gares nouvelles ? Quelle pourrait être l'articulation entre gares nouvelles et gares centrales ? Ou faut-il ne pas construire de gares nouvelles et ceci dans tous les scénarios.

Et dernier sujet, alors ce n'est pas un sujet sur lequel nous réglerons nous les problèmes - on n'a pas de choix à opérer - mais il est très important que nous sommes tous à la fois des citoyens mais aussi des usagers et des contribuables et donc en qualité d'usagers et en qualité de contribuables, nous allons contribuer au financement et si ce projet se fait et donc il est tout à fait normal qu'on vous explique clairement, complètement combien cela coûte d'abord dans les différentes hypothèses et dans - combien cela coûte, c'est une chose - mais surtout comment est-ce qu'on peut imaginer le financement de cette opération.

Donc, voilà les sujets. On a essayé de clarifier. Nous avons un objectif, je vous l'ai dit au début de cette intervention, d'avoir le maximum d'interventions de la salle. Alors on va peut-être passer la parole directement à RFF, M. Petit je vous invite à passer à la tribune. Et puis, quand RFF se sera exprimé, eh bien ce sera à vous.

Christian PETIT

Merci M. le Président. Avant de passer la parole à l'équipe projet, je veux vous dire mesdames, messieurs, l'importance particulière de ce débat pour Réseau Ferré de France. C'est pour nous un débat novateur. C'est en effet le premier débat public post-Grenelle de l'environnement que conduit Réseau Ferré de France, sur un projet majeur qui s'inscrira dans le réseau ferré national au service d'un territoire qui participe à la lutte contre le réchauffement climatique sur une ligne ferroviaire de nouvelle génération qui favorisera le report modal et qui sera construite au moins pour les 100 ans à venir avec l'ambition bien sûr de transporter les voyageurs plus vite mais également avec l'ambition de transporter durablement plus de marchandises par le train et donc moins de marchandises par les camions.

C'est aussi un débat important pour les collectivités de cette région. Je voudrais rappeler que le projet qui est présenté ce soir n'est pas le fruit du seul travail de Réseau Ferré de France. Il résulte de la participation continue de l'ensemble des partenaires que sont l'Etat, le conseil

régional, les conseils généraux et les agglomérations concernées aux études qui ont été réalisées. Le projet que nous vous présentons ce soir est donc le fruit de ce travail collectif. C'est enfin un débat essentiel. Il est essentiel pour les habitants du Languedoc-Roussillon puisqu'ils peuvent s'exprimer pour la première fois publiquement dans la région, comme ce soir à Clermont-l'Hérault. Ils doivent venir en nombre - cela a été le cas depuis le début du débat, c'est également le cas ce soir - pour donner leur avis afin d'être acteurs des choix qui seront à faire. C'est essentiel pour le projet qui se trouvera ainsi mesdames, messieurs enrichi et amélioré par vos contributions. essentiel pour RFF enfin parce que nous nous engageons à être à votre écoute, à répondre à vos questions et à élaborer ensuite le projet qui répondra le mieux possible aux préoccupations qui auront été exprimées pendant ces 4 mois de débat.

Je voulais vous remercier de votre attention et je vais passer la parole à l'équipe projet que je vais vous présenter. Alors elle est composée à côté du Président Bernet, d'Edouard Parant, chef du projet ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, à sa droite Bruno Beauchet, qui est en charge des questions économiques dans cette équipe et Jean-François Ruiz qui est le responsable des questions d'environnement et de développement durable à la Direction régionale.

Je vous remercie de votre attention.

Edouard PARANT

Bonsoir ! Alors, je voudrais compléter l'évocation de l'équipe projet en soulignant que ce soir par rapport aux problématiques qui ont été posées par le Président Claude Bernet ; c'est-à-dire le paysage, l'agriculture, la viticulture, le bruit notamment ; nous avons Bernard Miège sur le bruit qui est un expert RFF ; nous avons également Didier Courtemanche pour tout ce qui concerne les problématiques d'insertion paysagère des infrastructures ; nous avons aussi Patrick Linsale pour tout ce qui concerne les problématiques et les négociations entre l'agriculture et le maître d'ouvrage - Réseau Ferré de France - y compris la viticulture.

Alors, je voudrais commencer mon intervention par un point d'actualité qui va tous nous concerner comme utilisateurs du train la semaine prochaine.

Réseau Ferré de France avec ses partenaires, ses cofinanceurs, la SNCF, va mener un certain nombre de travaux sur la ligne entre Nîmes et Perpignan, et pour réaliser ces travaux nous allons devoir couper les voies, c'est-à-dire interrompre l'ensemble des circulations pendant quasiment 48h.

Alors, si nous avons dans la région un itinéraire de délestage entre Nîmes et Perpignan, eh bien ce serait comme pour la route, on pourrait détourner nos trafics et puis ils iraient sur un réseau secondaire et cela ne poserait pas de problème. Simplement en Languedoc-Roussillon, notre particularité - et ce qui fait que notre réseau finalement il est un petit peu fragile et dépendant - c'est que nous n'avons qu'une ligne. Donc, la question qui est posée aujourd'hui : la première c'est « faut-il en construire une deuxième ? » et après pourquoi faire ? Ensuite où passer, où s'arrêter ?

Donc concrètement, cela veut dire que si on coupe toutes les circulations, on abandonne le train et on passe comme vous le voyez à l'écran sur des bus et des cars.

Alors qu'est-ce qui peut justifier l'opportunité d'aller réaliser en Languedoc-Roussillon une ligne nouvelle et une ligne nouvelle qui accepte quel train ? Vous avez derrière moi présenté ce que sera le réseau ferroviaire à grande vitesse à l'horizon 2020 et par rapport à aujourd'hui, il faut bien se rendre compte que c'est un doublement du kilomètre de ligne à grande vitesse.

Alors en France, évidemment, actuellement donc ça s'arrête pour nous au niveau de Nîmes et puis pour le Sud de la région à l'arrivée de Perpignan, ça s'arrête aussi à Tours, au Mans, à Marseille ; mais ce qu'on voit également sur cette diapositive c'est que globalement nos voisins Ibériques et puis l'ensemble des Européens continuent eux aussi de construire leurs lignes et qu'à terme, on va arriver à un véritable réseau maillé et ce que l'on constate c'est que la section qui nous intéresse - Montpellier-Perpignan - sera un des éléments essentiels de ce maillage du territoire européen. Et donc, la dimension européenne est fortement présente dans l'opportunité de ce projet. Ce n'est évidemment pas la seule puisqu'il y a une

dimension nationale, c'est le Grenelle de l'environnement ; le débat public sur la vallée du Rhône, l'arc languedocien qui a eu lieu en 2006 et puis il y a évidemment une dimension régionale avec la volonté de pouvoir mieux desservir et mieux intégrer le Languedoc-Roussillon dans le réseau de la grande vitesse ferroviaire. En parallèle, on a d'autres problématiques que l'on va détailler comme les Trains Express Régionaux et le transport de marchandises.

Alors l'objectif du projet, il est relativement simple c'est - par rapport aux estimations de trafic que nous avons pu mener - comment répondre à ces attentes d'augmentation de mobilité, que ce soit des marchandises ou des voyageurs, à grande vitesse, ou tous les jours via nos relations domicile-travail ?

Avec le projet, l'ambition c'est globalement très simplement de multiplier par deux l'ensemble des trains circulant dans la région.

Donc vous voyez, c'est vrai pour les TGV mais pas seulement. Il y a une ambition forte de pouvoir transférer le maximum de marchandises vers d'autres modes alternatifs, ça c'est la volonté politique ; le projet pourra y participer et c'est l'un de ses intérêts et puis, il y a également une volonté régionale qui est portée par le Conseil régional qui est l'autorité organisatrice des transports ferroviaires de voir doubler le nombre de trains TER à l'horizon 2020. Donc, on voit qu'au niveau de la région, l'objectif du projet il est triple.

Alors globalement, on pourrait caractériser ce projet d'un projet de report modal. Pour que le report modal s'effectue, il est important pour les voyageurs que vous mettiez des trains fréquents aux heures où les gens en ont besoin. Alors je vous présente ici ce que sera - ce que serait, si l'autorité politique arrive à développer son ambition - la fréquence des Trains Express Régionaux dans notre région à l'horizon 2020 et vous avez un comparatif par rapport à aujourd'hui. Donc, on voit globalement que si l'on veut que les gens abandonnent leurs voitures le matin pour aller au travail ou les étudiants pour aller à l'école, il faut leur mettre des trains au moment où ils en ont besoin, ce qu'on appelle nous l'heure de pointe ; donc c'est le matin, le midi et le soir ; avec une fréquence - ce n'est pas tellement d'aller vite - c'est surtout une fréquence de trains qui fait que si j'en loupe un, je suis sûr d'en avoir un dans le quart d'heure qui arrive. Donc ça, c'est une des conditions du report modal. Pour le TGV on va surtout s'intéresser à la vitesse.

L'autre facteur de report modal qui concerne le transport de marchandises, on est moins sur une logique de pouvoir aller vite mais plutôt sur une logique de disposer déjà de créneaux horaires pour faire circuler ces trains, pouvoir les faire circuler à n'importe quelle heure de la journée, pas seulement la nuit, faire en sorte que ces trains aient une vitesse de circulation pas trop pénalisée, c'est-à-dire qu'on ne soit pas obligé de les arrêter tous les 30 km et puis en cas d'incident, pouvoir disposer d'un itinéraire bis.

Et donc l'ambition du projet c'est également de pouvoir disposer à terme de ce que l'on appelle un doublé de lignes. Pourquoi doublé ? Parce que l'objectif ce n'est pas de construire une ligne nouvelle, c'est à terme d'en disposer de deux et de pouvoir véritablement travailler avec ces deux lignes, non pas de les avoir l'une indépendante par rapport à l'autre.

Voilà un petit peu ce qui pour nous fonde l'opportunité en termes de trafics et de services ferroviaires.

Alors, je vais vous parler d'un projet de report modal, quelques chiffres très rapidement, ce que va permettre le projet en 2020 et là on vous présente juste le bénéfice entre « je ne fais pas le projet » et « je réalise le projet ». Globalement, on voit qu'on a une augmentation importante du nombre de voyageurs transportés et on a la participation du projet. Il y a donc un report modal de marchandises en permettant un report de plus de 3.000 poids lourds donc par jour, ce qui fait sur l'année de l'ordre de 3 millions de tonnes transportées en plus.

Alors, voilà un petit peu pour cette introduction générale sur l'opportunité du projet, maintenant comment y répondre concrètement ? Eh bien, comme vous l'avez vu en parcourant les documents, nous vous proposons 4 scénarios au moment du débat public sur lesquels nous vous invitons à vous positionner. Alors quels sont-ils ?

Le premier c'est un scénario qui privilégie la grande vitesse. C'est donc un scénario de TGV ou de ligne à grande vitesse puisque l'on parle non pas du train mais de la ligne, et donc c'est le scénario qui avait été imaginé à l'époque, il y a maintenant une quinzaine d'années, et qui est dédié uniquement au transport de voyageurs. C'est le scénario qui permettra de faire rouler les trains le plus rapidement possible, ce qui veut dire en parallèle que si cette ligne n'accueille que des trains de voyageurs, tous les trains de marchandises et les Trains Express Régionaux continueront d'emprunter la ligne actuelle.

Nous avons un deuxième scénario à vous proposer qui lui, fixe une autre priorité : c'est plutôt la possibilité de faire passer le maximum de trains sur le doublé de lignes et notamment des trains de marchandises. Alors pour y répondre, on propose de rouler un petit peu moins vite pas à 320 mais à 220 - actuellement on roule à 160 - mais par contre de construire l'infrastructure de telle sorte que l'on puisse également y faire circuler des trains de marchandises. Très simplement, cela veut dire qu'actuellement un TGV, il peut monter des pentes assez fortes, le train de fret ne peut pas et donc pour rendre la ligne nouvelle compatible, il faut lui construire une ligne avec des pentes plus douces. Donc, cela a des conséquences notamment sur les coûts.

Le troisième scénario. Comme le précédent, c'est un scénario sur lequel la ligne nouvelle permettra à la fois de faire circuler des TGV et des trains de marchandises, mêmes contraintes que précédemment avec d'autres contraintes supplémentaires, c'est maintenant « je veux aussi que mes trains de voyageurs roulent à pleine vitesse ». Alors cela nous impose d'autres travaux supplémentaires notamment des voies d'évitement ou des voies de doublement sur une bonne partie du parcours.

Le quatrième scénario que nous vous proposons finalement c'est un scénario dans lequel on ne construit pas des lignes nouvelles mais on aménage la ligne existante, celle sur laquelle actuellement nous roulons lorsque nous prenons le train. Alors, on le ferait dans la section de ligne où il y a le plus de problèmes de circulation parce que c'est embouteillé et pour nous globalement c'est entre Montpellier et Narbonne puisque après on a une séparation des flux soit vers Toulouse soit vers Perpignan. C'est un projet dans lequel on ne prévoit pas d'aller plus vite qu'aujourd'hui mais on veut faire passer uniquement plus de trains.

Alors pour fixer un petit peu les idées, des trains sur quelle ligne ? Eh bien je vous ai dit dans le scénario bleu, la ligne nouvelle est dédiée aux trains de voyageurs donc l'ensemble des autres trains continueraient de circuler sur la ligne actuelle. Alors, il faut garder à l'esprit que dans ce cas-là, le nombre de TER et le nombre de trains de fret ayant doublé en 2020, la ligne classique, celle sur laquelle on roule actuellement, même avec une ligne nouvelle sera plus chargée qu'au jour d'aujourd'hui. Dans les deux autres scénarios que l'on appelle donc des lignes mixtes puisqu'elles acceptent voyageurs et fret, vous voyez qu'une partie du transport de marchandises pourrait être portée sur la ligne nouvelle et donc ne plus passer dans les centres-villes. Le quatrième scénario, il n'y a qu'une ligne donc tous les trains continuent de circuler sur la même.

Alors quels gains de temps de parcours permettront ces différents scénarios ? Naturellement celui qui privilégie les TGV et celui qui permet les plus grands gains de temps de l'ordre de 3/4 d'heure sur une liaison directe entre Montpellier-Perpignan, actuellement c'est de l'ordre d'une heure et demi, là vous pourriez circuler en moins de 45 min entre Montpellier et Perpignan. On voit également au travers de cette diapositive qu'il n'y a pas uniquement les villes qui sont situées sur la ligne qui profiteront de cette infrastructure mais le reste du territoire languedocien notamment - par exemple ici Carcassonne - profitera de cette infrastructure puisque les trains emprunteront sur une partie du parcours la ligne nouvelle.

Le deuxième scénario, on l'a vu. Les trains ne circuleraient pas à pleine vitesse pour autant par rapport à la situation actuelle, on continuerait de gagner du temps - de l'ordre d'une demi-heure en roulant à 220 pour un trajet direct - ce qui veut dire qu'on pourrait relier Perpignan à Montpellier en moins d'une heure.

Le troisième scénario, comme on l'a vu tout à l'heure on roule à 300. A ce stade des études, ce sont donc des temps de parcours réduits dans les mêmes proportions que pour le scénario numéro 1. Je vous rappelle que le quatrième scénario lui n'aurait pas de gain de temps de parcours.

Alors, quelle est la conséquence de ces gains de temps et en quoi pour nous cela impacte nos prévisionnels de trafics et de trains ? Bruno Beauchet va vous présenter un petit peu les prévisions de trafics.

Bruno BEAUCHET

Donc en fait, il y a deux grands types de trafic de voyageurs, ce sont les voyageurs grande ligne donc qui font plutôt de la moyenne et longue distances et les voyageurs régionaux dans les TER.

Donc je vais d'abord vous présenter les trafics moyenne et longue distances, donc les trafics grande ligne, donc les voyageurs utilisant les TGV.

Aujourd'hui, dans la région, il y a à peu près 10,5 millions de voyageurs. Donc vous avez 3 grands types : les voyageurs à l'origine ou à la destination de la région et les voyageurs qui traversent la région. Donc cela représente aujourd'hui 10,5 millions de voyageurs. En 2020 sans le projet, sans la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan mais avec l'ensemble des autres projets que vous avez vus donc on double le réseau en France, il y a aussi des extensions en Espagne, on attendrait près de 24 millions de voyageurs en Languedoc-Roussillon donc à l'origine ou à la destination ou qui traversent le Languedoc-Roussillon. Et après ce qu'a montré Edouard Parant, avec le projet de ligne nouvelle, on gagne de 2 à 4 millions de voyageurs selon les scénarios de ligne nouvelle. Donc ça apporterait le trafic voyageurs en Languedoc-Roussillon entre 25,7 donc 26 millions de voyageurs et 28 millions de voyageurs selon les scénarios.

Et on voit très bien que les scénarios qui offrent les meilleurs gains de temps, donc les scénarios de ligne à grande vitesse, ce sont les scénarios qui ont, qui apportent le plus de gains de voyageurs puisque ce sont eux qui ont les meilleurs gains de temps et donc ils concurrencent davantage les modes routier et aérien. Donc, vous avez davantage de report modal dans ces scénarios.

Ensuite, l'autre composante des trafics voyageurs donc les trafics régionaux, les voyageurs TER. Aujourd'hui, c'est plus de 5 millions de voyageurs dans les TER en Languedoc-Roussillon. En 2020 sans le projet, vous auriez 7,5 millions de voyageurs dans les TER et grâce au projet de 9,7 à 10,2 millions de voyageurs. Dans les TER, il n'y a pas de gains de temps. Les TER continuent à circuler sur la ligne existante. Donc, il n'y aura pas de gain de temps par rapport à aujourd'hui. Par contre, pourquoi le projet permet d'augmenter le trafic et d'apporter ces gains de trafic ? C'est grâce à ce que l'on a vu, l'effet fréquence ; c'est-à-dire que la ligne nouvelle va libérer de la capacité sur la ligne actuelle, on va pouvoir mettre plus de TER donc améliorer la fréquence des TER et ça, ça va jouer et ça va être favorable pour le report modal ; c'est-à-dire que des voyageurs vont abandonner la voiture pour se reporter sur le TER puisqu'ils auront des TER plus fréquents, plus réguliers.

Donc comme je vous disais, ces prévisions de trafic et ces gains de trafic apportés par la ligne nouvelle sont liés au report modal mais également à ce que l'on appelle le trafic induit, ce sont des nouveaux voyageurs, des personnes qui ne se seraient pas déplacées s'il n'y avait pas eu le projet. Donc, il y a ces nouveaux trafics générés par le projet et il y a le report modal donc principalement de la route, donc soit par l'effet fréquence pour les TER soit par les gains de temps offerts qui concurrencent donc davantage la route et des reports modaux de l'aérien et on voit très bien que les scénarios qui offrent les meilleurs gains de temps, ce sont eux qui seront les plus favorables à concurrencer le mode aérien donc vous retrouvez dans les deux scénarios de LGV à peu près le même report modal de l'aérien vers le mode ferroviaire et également pour le mode routier, vous avez davantage de report modal dans ces scénarios de ligne à grande vitesse.

Donc voilà l'ensemble des prévisions de trafic et comment fonctionnent ces deux composantes qui sont les trafics régionaux et les trafics moyenne et longue distances donc grande ligne.

Edouard PARANT

Alors, on a vu où, sur quelle ligne circuleraient donc les trains en fonction des différents scénarios, on a vu quels étaient les gains de temps apportés. Bruno Beauchet vient de vous

présenter comment ça se traduit en termes de fréquentation dans les trains suivant les projets.

A partir de la dernière diapositive qui vous est montrée donc le nombre de voyageurs reportés vers le train, on est en capacité finalement d'établir ce que l'on appelle un bilan carbone ou d'estimer la quantité de gaz à effet de serre qui sont évités grâce aux projets. Alors, il y a la partie voyageurs donc les gens abandonnent l'avion - un mode fortement émetteur de gaz à effet de serre - pour aller sur le train, ou la voiture pour aller sur le TER. L'autre composante c'est évidemment le fait que des marchandises quittent la route pour voyager sur le train. Et donc, avec les outils adaptés et validés par l'Etat, on est capable de comparer l'efficacité finalement énergétique des scénarios suivant qu'il y a de la grande vitesse ou pas, de la mixité ou pas.

Ce qu'il faut retenir, c'est que globalement tous les projets de ligne nouvelle ont un effet bénéfique et positif sur la diminution des gaz à effet de serre produits dans la chaîne de transports. Celui-ci est majoritaire dans le cadre du scénario 3 puisqu'en fait ce scénario allie les bonnes performances du report modal voyageurs grâce à la grande vitesse ainsi que la possibilité de faire circuler après sa mise en service un nombre de trains de marchandises important et donc il cumule les effets marchandises-voyageurs.

Le quatrième scénario n'est pas présenté mais il est beaucoup moins performant.

Alors, autre point important qui permet de différencier les scénarios entre eux c'est leur capacité après l'ouverture, après la mise en service, à continuer d'accepter des trains. Comme je vous l'ai dit en 2020, on aura quasiment doublé les TGV, les TER et les trains de fret mais le projet n'est pas dimensionné pour sa mise en service, il est dimensionné pour servir, on va dire, une centaine d'années.

Donc ce que vous présente cette diapositive, c'est la capacité à continuer de faire rouler plus de trains et combien après 2020 et on l'a quantifiée en termes de nombre de trains de fret ou de nombre de trains TER entre Montpellier et Perpignan.

Alors, comment doit se lire cette diapositive ? Eh bien dans le premier scénario où vous décidez que la ligne nouvelle ne sert qu'aux TGV, si vous voulez ajouter des trains de fret et des trains TER, c'est évidemment sur la ligne actuelle. Mais comme on l'a vu, celle-ci sera plus chargée en 2020 qu'aujourd'hui. Donc, finalement la capacité du doublé d'axes sera celle de la capacité de la ligne actuelle et donc, elle sera limitée. A l'inverse, les deux projets du centre que l'on appelle les projets mixtes puisque nous pourrons faire circuler des trains de marchandises sur les deux lignes, eh bien nous aurons plus de possibilités pour augmenter leur nombre et plus on reportera de trains de marchandises sur la ligne nouvelle, plus on aura de places également pour faire circuler plus de TER sur la ligne actuelle. Donc, c'est pour cela que ces scénarios offrent un potentiel après la mise en service plus important.

Le quatrième scénario lui est un scénario a minima sur lequel on a fait des aménagements strictement nécessaires pour répondre au besoin en 2020 et donc il n'est pas évolutif. C'est ce que traduit finalement le nombre de 5 sillons.

Alors, tout cela pour quel coût ? Globalement un projet de ligne nouvelle, ce qu'il faut retenir c'est que cela coûte extrêmement cher. C'est entre 4 et 6 milliards d'euros suivant l'ambition que l'on se donne. C'est a minima pas loin de 2 milliards et demi pour faire un aménagement de la ligne classique actuelle avec des voies en plus à droite et à gauche entre Montpellier et Narbonne. Alors, pourquoi ces scénarios sont-ils différents ? Tout d'abord, le nombre de gares n'est pas le même d'un scénario à l'autre, c'est la partie verte en bas. Dans le premier il y en a 5, dans le deuxième il y en a une, dans le troisième il y en a 4 et dans le quatrième il y en a 2. Cela dépend du nombre de lignes et du linéaire de ligne construit. Cela dépend si la ligne permet des circulations de marchandises ou pas. Dans le premier cas c'est plus cher parce que je vous ai dit que les pentes étaient plus faibles. Cela dépend également de la vitesse, si vous voulez aller vite et en même temps avoir des trains de marchandises, vous êtes obligé de faire des voies d'évitement ; c'est-à-dire que localement vous n'avez pas 2 voies, vous en avez 3, voire 4, ça aussi, ça coûte, ce qui explique pourquoi le troisième est nettement plus cher. Donc voilà un petit peu le volet financier. On a brossé le tableau des 4 scénarios, maintenant on va s'intéresser à la problématique des couloirs de passage.

Alors les couloirs de passage, il y en a 2 entre Montpellier et Narbonne et un seul entre Narbonne et Perpignan. Ces couloirs, à ce stade des études, font 5 km de large. Jean-François va vous présenter comment on est arrivé à ce résultat-là mais ce qu'il faut savoir c'est que ce résultat est le fruit d'un travail mené avec l'ensemble de nos partenaires qui ont cofinancé le débat, l'Etat, la Région, les 4 départements et 8 agglomérations en plus de Réseau Ferré de France. Et globalement, quels ont été nos critères ? Il y en avait 3. Un, la desserte du territoire. Doit-on passer près des villes ou pas ? Deux, est-ce que cela a un impact sur le coût là où on va passer ? Puisque à un moment donné, vous l'avez vu il faudra financer le projet. Et trois, quel sera l'impact prévisible de cette infrastructure dans le territoire et donc y a-t-il des endroits privilégiés où on doit travailler pour implanter cette infrastructure ?

Alors maintenant, Jean-François Ruiz va vous présenter justement le volet environnement ; c'est-à-dire les couloirs de passage et comment on est arrivé à cette proposition.

Jean-François RUIZ

Alors comme vous l'a dit Edouard, donc je vais vous présenter ce soir la démarche environnementale que nous avons mise en œuvre et intégrée dans l'ensemble des études pour arriver à ces deux couloirs de passage. Donc je vais présenter en 4 temps : donc l'aire d'étude dans laquelle nous avons travaillé, le diagnostic de l'environnement que nous avons réalisé, comment nous avons classé les sensibilités dans le territoire que nous avons étudié et enfin comment nous sommes arrivés à la détermination de plusieurs couloirs de passage au sein de l'aire d'étude.

Donc dans un premier temps l'aire d'étude. Comme on l'a dit tout à l'heure les partenaires avaient pour ambition que les couloirs desservent le plus de populations possibles. Donc nous avons dû prendre une aire d'étude suffisamment large qui s'étend du littoral méditerranéen jusqu'au contrefort une aire d'étude assez grande qui fait 20 à 30 km de large sur plus de 150 km de long. Donc au final, c'est quand même plus de 216 communes qui ont été étudiées sur une surface de 4.000 km² et donc dans cette aire d'étude, près d'un million d'habitants sont présents.

Dans cette aire d'étude, nous avons réalisé un diagnostic de l'environnement. Donc un diagnostic de l'environnement c'est quatre grands thèmes : c'est les ressources en eau, le milieu humain, le patrimoine, le paysage, les milieux naturels. Au niveau des études préparatoires à un débat public, nous avons travaillé avec un recensement et une collecte de données auprès des grands services de l'Etat tels la direction générale de l'environnement pour les milieux naturels, tels les communautés d'agglomération qui sont gestionnaires du site Natura 2000 et nous avons également travaillé avec des associations dans le cadre d'ateliers environnement que nous avons menés pendant les études. Plusieurs associations comme le Conservatoire d'espace naturel, les sociétés de protection de la nature de l'Hérault et du Gard mais également le Parc naturel régional de la Narbonnaise avaient beaucoup de données sur les milieux naturels disponibles.

Une fois ce diagnostic réalisé, nous l'avons classé en quatre thèmes comme je vous ai dit. Toutes les cartes, enfin les 4 cartes de l'état initial de l'environnement que je vous représente ce soir sont disponibles dans les documents que vous avez à l'entrée de la salle, également sur le site de la Commission du débat public. Donc, vous pourrez vous y référer pour avoir plus de renseignements.

Concernant les ressources en eau de l'aire d'étude, je vous présente ce soir un contenu de notre localisation à Clermont-l'Hérault, donc la partie héraultaise et narbonnaise de l'aire d'étude. Nous nous sommes attachés à recenser avec les données existantes donc les données de zones inondables. Donc, on va voir les grandes zones inondables présentes : l'Hérault, l'Aude, l'Orbe. Nous avons également travaillé avec les services de l'Etat comme les Directions des affaires sanitaires et sociales sur les périmètres de captage donc ce sont les captages en alimentation en eau potable qui sont des sensibilités importantes. Donc, tous les périmètres de protection sont les petits hachurés et les petits ronds que vous voyez. En termes d'eau et de ressources, on se rend compte qu'il y a de larges zones inondables qui se rétrécissent en montant au nord de l'aire d'étude mais également une problématique très importante en termes de ressources.

Concernant l'environnement humain, ce qu'il faut retenir c'est que comme on l'a dit tout à l'heure, il y a plus d'un million d'habitants qui sont présents dans cette aire d'étude ; cela se traduit par une urbanisation importante. Donc, quasiment 10 % de l'ensemble de cette aire d'étude sont des milieux artificialisés et urbanisés, ce sont les grandes taches et les petites taches que vous voyez en rouge donc les agglomérations au niveau de Béziers, Montpellier mais également tous les villages qui sont présents sur l'API et enfin - caractéristique très importante également - une aire d'étude à forte représentation de l'agriculture et notamment la viticulture. Donc seront représentés à ce niveau d'étude tous les zonages AOC qui ont pu être recueillis auprès des organismes compétents.

Concernant les milieux naturels, on se rend compte que la zone est également couverte par des grandes zones protégées et notamment les zones Natura 2000 donc ce sont les ensembles vert et orange que vous apercevez sur cette carte. Près de 30 % de l'aire d'étude est couverte par des espaces naturels protégés. Et également autres phénomènes importants la présence - mais comme on ne le voit pas sur ces cartes, l'importance écologique - des grands corridors que sont les cours d'eau qui descendent du Piémont et qui vont vers le littoral, qui constitue des corridors écologiques de grande importance pour notre région.

Et enfin donc, la grande dernière thématique qui a été abordée dans le cadre de cet état initial, c'est ce qui a trait au patrimoine et au paysage de l'aire d'étude, donc de nombreux sites à l'instar des milieux naturels sont importants dans notre région. On a des espaces remarquables d'un point de vue paysager qui sont classés selon le code de l'environnement qui sont le massif de la Gardiole et le massif de la Clape mais nous avons également donc des caractères paysagers très intéressants sur l'arrière-pays et de nombreux monuments historiques qui sont classés ou inscrits ; c'est ce que vous voyez sur la carte : les petits points ronds que l'on voit ; ça correspondant à tous les édifices de renommée dans tous les villages.

Donc, une fois que nous avons collecté toutes ces données de l'environnement, nous avons mis en œuvre une méthode pour classer les sensibilités d'environnement selon un degré de sensibilité très fort, fort ou modéré selon les degrés de protection ou de représentation dans cette aire d'étude. Nous avons affecté une sensibilité par composante recensée par thème et après nous avons cumulé toutes ces sensibilités. Le but du jeu c'est d'obtenir une carte... un outil d'aide à la décision pour les aménageurs et pour nos partenaires afin de définir les zones d'assez moindre sensibilité.

Cette carte, la voici. Une traduction d'un inventaire exhaustif de plusieurs thèmes. Donc on a traduit cet inventaire dans des codes couleurs. Plus nous sommes dans le jaune et nous allons vers le violet, plus les sensibilités sont importantes et plus elles sont représentées. Par exemple, si vous prenez le violet foncé, c'est où on a au moins trois sensibilités très fortes. Cela peut être une sensibilité qui est issue du milieu naturel, une sensibilité des ressources en eau et une sensibilité très forte du patrimoine.

Donc, on se rend compte à la lecture de cette carte de la présence de zones de très forte sensibilité notamment au niveau de la Narbonnaise avec les zones d'étangs et la vallée de l'Aude. Nous avons des zones très sensibles au niveau de la vallée de l'Orb et la remontée de la vallée de l'Aude et sur tout le littoral entre Montpellier et Agde. Ce degré de sensibilité se retrouve également au niveau de l'arrière-pays avec la présence de nombreuses surfaces en AOC et la présence de l'habitat plus diffuse.

Cette carte de sensibilité environnementale a été l'un des outils pour déterminer les fuseaux de passage que nous allons vous présenter ce soir. Nous avons travaillé donc en étroite collaboration avec les autres thèmes qui étaient - comme l'a dit Edouard - la desserte des territoires, donc où sont les populations ? Mais également les coûts.

Une carte de coût a été réalisée un peu comme celle-ci où nous avons déterminé les zones où le coût de l'infrastructure augmentait selon le relief. En croisant toutes ces données, nous en sommes arrivés au couloir que nous vous présentons ce soir.

Au niveau du Département de L'Hérault et de l'Aude, nous avons défini deux couloirs préférentiels pour le passage d'une future infrastructure. Il y a un couloir, je vais dire le couloir historique qui inclut le projet d'intérêt général de 1995. C'est un couloir de 5 km qui

longe l'autoroute A9 et qui passe au sud de Béziers. Et ensuite, nous avons défini un deuxième couloir se décrochant un peu au niveau de Villeveyrac et rejoignant la vallée de l'Hérault au niveau de Pézenas et de Montagnac et longeant la future autoroute 75 et l'A113 pour rejoindre Béziers par le nord.

Malgré tout le travail qui a été fait lors de cette étude préparatoire et du fait de la richesse de l'aire d'étude sur laquelle nous avons travaillé, on se rend compte qu'il reste encore des sensibilités à l'intérieur de ces couloirs de passage pour une future infrastructure.

Donc on a des sensibilités qui touchent tous les thèmes. On a les massifs de la Gardiole comme je vous ai dit tout à l'heure, qui est un site classé. Nous avons des zones Natura 2000 très importantes au niveau des Causses d'Aumelas. Nous avons les vallées des zones inondables donc l'Hérault, l'Orb et l'Aude et de nombreux monuments de renommée internationale comme le canal du Midi et l'étang de Montady.

Ce qu'il faut retenir de ces études, c'est que tout le travail reste encore à faire pour déterminer un tracé le plus respectueux de l'environnement que nous étudierons lors des études préliminaires et lors des études d'avant-projet sommaires qui déboucheront dans les années à venir sur un dossier d'enquête publique.

Edouard PARANT

Alors effectivement, nous avons vu quel type de ligne à réaliser, à quelle vitesse, mixité ou pas ? Jean-François vient de vous présenter finalement les couloirs de passage. Il reste quand même une question importante c'est : où irons-nous prendre les trains et où est-ce qu'il s'arrêtera ?

Et donc sur cette diapositive, vous trouvez les différents secteurs qui ont été étudiés en partenariat avec les collectivités et la SNCF pour définir suivant les couloirs et suivant les agglomérations, les aires de vie, où est-ce qu'il était envisageable d'implanter une gare nouvelle ?

Alors, ce qu'il faut garder à l'esprit c'est que le principe de faire des gares nouvelles n'est pas acquis ; c'est-à-dire que pour chaque ville, pour chaque agglomération, le choix pourra être de dire : « Non. Finalement, la gare actuelle devrait rester la nouvelle gare. » Ça c'est tout à fait possible, c'est pourquoi vous trouvez à la fois les ronds verts qui sont les gares actuelles et les cercles oranges qui sont les secteurs sur lesquels on pourrait imaginer une nouvelle desserte ferroviaire par TGV.

Typiquement dans l'Hérault, sur Montpellier, le rond orange englobe 2 sites, l'un qui serait raccordé au tramway, l'autre qui serait raccordé à la ligne actuelle. Sur Béziers, suivant le couloir nord ou sud, 2 sites également sont envisagés, l'un à Béziers-Est en interconnexion également avec la ligne classique actuelle et un autre donc dans le couloir qui passe plus sur les hauts pays qui serait lui plutôt en interconnexion avec l'autoroute A9 entre Pézenas et Béziers. Et puis donc, vous voyez qu'il y a également un site étudié entre Narbonne et Béziers dans l'hypothèse d'une gare commune, un dans l'ouest Narbonnais et puis 2 sites sur Perpignan.

Dernier point de cette présentation, c'est : « Que va-t-on faire après le débat public ? Où est-ce que ça nous emmène en termes de calendrier ? ».

Alors Claude Bernet l'a rappelé, Réseau Ferré de France avant la fin de l'année 2009 devra décider lequel des 4 scénarios ou un 5^e scénario qui naîtrait par rapport à vos attentes ou une recombinaison devrait être étudié.

L'objectif vous l'avez vu, c'est de pouvoir aller vers des études de plus en plus détaillées. Actuellement, nous travaillons sur un couloir de 5 km, même 2 par endroit. A la sortie du débat public, l'objectif c'est de pouvoir lancer ce que l'on appelle les études préalables à la déclaration d'utilité publique et donc notamment, de pouvoir resserrer un petit peu le champ des études au niveau territorial pour pouvoir passer à des fuseaux de 1.000 m puis à terme, à une bande de 500 m dans laquelle on viendrait définir le tracé.

A partir de cela, on pourra constituer le dossier qui nous permettra de faire la déclaration d'utilité publique. On pense pouvoir y arriver pour l'année 2015. A partir seulement de cet acte fort, nous pourrons engager la phase suivante qui sera donc les travaux de l'ordre de 5 ans pour une mise en service attendue à l'horizon 2020.

Voilà, je vous remercie de votre attention.

Claude BERNET

Bien. Mesdames, messieurs, je vous donne la parole. Pour s'exprimer il faut se rendre près de l'un des 4 micros. Il y en a au début, au fond de la salle. Oui, éventuellement si des personnes avaient du mal à bouger, on peut leur proposer un micro baladeur. Je précise bien sûr comme je vous l'ai dit tout à l'heure qu'il vaut mieux, si on veut que tout le monde parle, il faut que les interventions soient les plus brèves possibles, autour de 3 min, allez ! Quelquefois 4 min, 5 min, ça va mais jamais au-delà et on a un minuteur donc vous verrez sur l'écran s'inscrire votre temps de parole.

Monsieur au micro n°1. Bonjour monsieur, voulez-vous vous présenter s'il vous plaît pour notre verbatim ?

Paul CHANEAU

Je m'appelle Paul Chaneau, ancien cadre supérieur de la SNCF, chargé d'études stratégiques ferroviaires non seulement sur la Région de Montpellier mais aussi dans d'autres régions.

Moi, j'ai bien écouté tout ce que vous avez expliqué et je l'avais déjà entendu dans d'autres réunions mais je vois qu'en fait, vous aviez mission d'étudier des tracés et des scénarios dont un ou deux avec le fret. C'était une mission claire. Or, moi je vis encore dans l'histoire des schémas de transport à grande vitesse qui sont des schémas de voyageurs et en ayant fait de l'exploitation en chemin de fer, je sais très bien, je suis très craintif par rapport à, disons, la mixité et les facilités d'inclure des trains de fret avec des TGV dont les vitesses sont totalement différentes et qui donc pénalisent en fait la qualité des infrastructures à grande vitesse.

Votre dossier est très argumenté, on a vu encore là tout de suite et bien sûr, il s'est inscrit parfaitement dans les orientations et les souhaits du Grenelle de l'environnement.

Les 2 scénarios avec le fret m'ont laissé un peu pantois mais j'ai lu dans les cahiers d'acteurs que les intervenants locaux, régionaux penchent beaucoup pour le fret, avoir le fret aussi sur une ligne à grande vitesse.

Donc, comment peut-on croire que sur un axe majeur qui fait partie du schéma national des transports à grande vitesse - je n'ai pas dit de voyageurs, de schéma national de transports à grande vitesse - comment peut-on croire qu'une région si dynamique soit-elle ou un département, a fortiori, ait la capacité d'imposer sur ce schéma, sur cet axe qui vient du nord de l'Europe et qui est censé aller jusqu'en Espagne, comment une région pourrait-elle imposer une ligne mixte fret-voyageurs sur 150 km en pénalisant tout le reste des circulations venant d'ailleurs et allant ailleurs ? Comment peut-on penser qu'il faudra insérer des TGV, les obliger à jouer des coudes pour rouler avec des trains de fret et on ne se pose pas la question de savoir quand est-ce qu'on va entretenir la ligne ?

Au niveau de la circulation, la représentante de la SNCF à la réunion de Béziers avait quand même attiré l'attention sur les difficultés qu'il y a à faire circuler, à insérer des TGV à grande vitesse à travers des circulations fret à vitesse bien sûr plus faible.

Le trafic routier - je comprends bien les réflexions des gens de la région - le trafic routier sur l'A9, il pose quelques difficultés, c'est sûr, tant pour l'environnement que pour la sécurité des transports. Mais malgré la demande du Grenelle de l'environnement, la SNCF ou RFF n'ont pas reçu mission de régler les problèmes de l'autoroute. Je ne pense pas.

Pour ce qui est du fret aussi, il faudrait quand même savoir et je pense que vous le savez, que le transporteur ferroviaire n'a pas la maîtrise du choix du mode de transport. Ce choix appartient aux chargeurs eux-mêmes. Alors dans le cas l'A9, les chargeurs, ils sont en Espagne, ils sont au nord de l'Europe, quelques-uns sont dans la région mais enfin, la maîtrise du choix du mode de transport n'appartient pas ni à RFF, ni à la SNCF.

Donc réfléchir ou raisonner sur une hypothèse de ligne mixte, il faut que cette réflexion s'appuie sur des décisions venant non pas de l'entreprise mais à la limite des politiques nationales, de mettre des mesures coercitives pour obliger le fret à passer par le train.

J'ai noté aussi que récemment, j'ai entendu une information parlant de la démarche des entreprises routières qui étudient des véhicules de beaucoup plus grande longueur et de beaucoup plus grande capacité mais jamais il n'a été question dans cette information que j'ai entendue, de l'intervention du Grenelle, enfin des dispositions du Grenelle de l'environnement pour ce genre de réflexion. Donc, je ne vois pas comment la SNCF et RFF pourraient modifier ce comportement.

Alors, lors du débat à Béziers, le Sénateur Maire Raymond Couderc a estimé avec toute sa véhémence et ses formules toutes personnelles que la seule option réaliste et qu'il fallait décider sans tarder, c'était celle de - et pour développer l'attractivité de la région - c'était celle de la ligne voyageurs pure à grande vitesse. Après, on verra les implantations de gares éventuelles et puis tout ce qui viendra autour au niveau des dessertes locales. Et donc, je pense que la réflexion où on inclut le fret ne peut pas déboucher ni rapidement ni valablement sur une solution qui, à mon sens est la seule vraie, c'est le TGV voyageurs pur à grande vitesse pour traverser notre région.

Claude BERNET

Merci, M. Chaneau de votre précision. Bon, il a été un peu plus long que les 3 min que j'avais dit mais je souhaiterais tout de même que RFF vous dise un peu sa réaction sur cette question de fond.

Edouard PARANT

Alors, la réaction ça va être essentiellement des éclairages. Actuellement effectivement, l'Etat est en train d'élaborer ce que l'on appelle le schéma national des infrastructures de transports. Cela ne concernait évidemment pas que les lignes ferroviaires, c'est également son réseau routier, ses voies de communication portuaires et fluviales. Après, à lui d'effectuer ses arbitrages et ce n'est pas RFF qui les fera ces arbitrages, vous avez raison de le souligner, donc il mettra ses priorités là où il estime que c'est le plus intéressant pour la collectivité.

Actuellement, ce que l'on comprend suite au Grenelle de l'environnement, c'est que la route n'aura pas les priorités de l'Etat. Donc, ce sont les modes alternatifs à la route qui auront ses faveurs et on l'espère donc ses financements.

Alors, ce qu'il faut voir par rapport à la mixité, nous ne faisons pas les lois. C'est plutôt l'Europe et l'Etat français qui les font et vous avez raison de souligner que sans une politique volontariste, un report modal massif a peu de chance de se produire. Mais quel est maintenant le rôle de Réseau Ferré de France dans ce report modal ? On l'a vu, c'est d'au moins permettre et de mettre à disposition des infrastructures pour que les trains s'ils sont remplis, puissent circuler. Le rôle de RFF c'est un des trois facteurs clés, à savoir mettre une infrastructure à disposition donc des rails, trouver des entreprises compétitives par rapport à la route pour faire transiter des marchandises par le rail et avoir donc un cadre réglementaire et législatif qui soit favorable aux autres modes que routier. Nous, notre rôle c'est le premier facteur clé, c'est mettre à disposition une infrastructure.

Alors, évidemment, mettre une infrastructure à disposition, c'est dans un cadre contraint à la fois en temps, on a bien entendu que tout le monde dans la région voulait que ce projet se fasse vite et un cadre contraint également au niveau budgétaire, à savoir que si on pouvait construire deux lignes nouvelles et non pas une seule eh ben, on le ferait. Malheureusement, cela ne nous paraît pas crédible, effectivement.

Donc, la commande que l'on a reçue - vous avez raison de le rappeler - c'est étudier des scénarios et étudier la possibilité au travers de scénarios de voir s'il n'y a pas moyen de faire des scénarios qui comportent de la mixité. Alors, vous émettez des doutes sur la capacité de développer une réelle ligne à grande vitesse mixte ou tout simplement une ligne nouvelle mixte et également vous avez des inquiétudes sur le fait que cette ligne, si elle accepte des trains de fret, serait finalement perdante ou nuirait à l'attractivité du territoire.

Moi, premier point sur lequel je peux vous répondre, c'est que des lignes nouvelles à 220 km/h acceptant des trains de marchandises, cela existe déjà depuis plusieurs décennies. Maintenant des lignes à grande vitesse qui acceptent également des trains de marchandises, cela existe également. Maintenant, qu'est-ce que le projet n°3, celui où on décide d'aller vite et également de faire circuler les trains de marchandises, en quoi il est novateur, j'aurai tendance à dire par rapport aux autres projets qu'on puisse réaliser ailleurs en Europe ? Eh bien, c'est qu'on se donne véritablement les moyens de faire circuler les trains de fret sans gêner les TGV. Comment ? Au moyen de voies d'évitement.

Alors, on va regarder un petit peu sur une animation. Concrètement, à quoi ça correspondrait ? On se place dans le cas où on a 2 voies et un train de fret qui roule lentement comme vous l'avez souligné et évidemment le TGV qui arrive nettement plus vite a tendance à le rattraper, évidemment jamais il ne viendra le percuter. Comment résoudre ce problème ? Si vous avez 2 voies, cela ne paraît pas soluble. Dans le scénario 3, ce que l'on fait, c'est que l'on propose régulièrement sur les 150 km de rajouter des voies pour que le train de fret s'écarte pour laisser passer le TGV, mais il s'écarte non pas en s'arrêtant, il s'écarte en continuant de rouler.

Alors, le cas 1 où il s'écarte en s'arrêtant, ça donne ça. Mais c'est peu performant parce qu'on perd du temps en s'arrêtant, on perd du temps en redémarrant. Et au final, si vous avez beaucoup de TGV, ça ne marche pas ou peu.

Donc, ce qu'on propose dans le scénario 3, ce n'est pas ce modèle-là. C'est un modèle plus performant parce que le fait d'avoir des circulations de fret qui ne s'arrêtent pas est un des éléments qui participera à la compétitivité du rail par rapport à la route. Voilà ce qui est proposé dans le cadre du scénario 3. Ça veut dire quoi ? Ça veut dire que globalement le TGV n'est pas gêné par le train de fret. Et comme vous l'a montré Bruno Beauchet, les prévisions de trafic à 300 ou à 320, ce sont les mêmes que ce soit mixte ou pas. L'attractivité de la région ne serait pas pénalisée par le fait d'avoir une ligne mixte. Ça c'est important de l'avoir à l'esprit, enfin c'est ce qu'on vous a présenté tout à l'heure.

Alors, le troisième point peut-être que je vous l'ai souligné mais c'est Bruno Beauchet qui va revenir dessus, c'est quelles sont les ambitions justement de l'Europe par rapport à ce projet ? Vous avez dit que globalement, cet axe européen allait permettre aux européens de traverser la région, moi je crois surtout que ce projet il est fait pour la région et non pas uniquement pour la traversée. L'un des intérêts et on a terminé par ça c'est de se poser la question de desserte et de pouvoir arrêter les TGV et non pas faire que des gens qui fassent Lisbonne-Milan ou Séville-Amsterdam, qu'ils ne fassent que regarder la région sans s'y arrêter. Alors, pourquoi le fret c'est important, Bruno ?

Bruno BEAUCHET

Comme vous l'avez dit, en fait, vous dites que la décision doit venir d'en haut. Eh bien aujourd'hui - la décision, vous vous dites, elle doit venir d'en haut - mais aujourd'hui on a un contexte favorable au niveau européen. L'Union Européenne, la Commission européenne a identifié des réseaux de transports européens à dominante fret. Vous avez 6 corridors qui sont montrés sur cette carte à dominante fret identifiés par la Commission européenne et Montpellier-Perpignan s'inscrit dans l'un de ces corridors, c'est le corridor Valence-Budapest. Au niveau européen, c'est déjà identifié à cette échelle-là. De plus, vous avez les ambitions du port de Barcelone qui s'inscrivent aussi dans cette perspective de développement du fret ferroviaire. Barcelone souhaite développer le fret ferroviaire et capter davantage de flux venant de la France, venant du nord de l'Europe puisque le port de Madrid, c'est Valence donc, l'ambition de Barcelone pour capter davantage de trafics c'est de capter des trafics venant du nord des Pyrénées donc, d'utiliser ce corridor languedocien.

Ensuite aussi par rapport à la région venant d'en haut, c'est au niveau national. Comme l'a dit Edouard, aujourd'hui le Grenelle de l'environnement doit définir un schéma national des infrastructures de transports où il y aura des arbitrages. Mais la dominante c'est de favoriser les modes non routiers. L'Etat a bien entendu ce qui s'est passé en vallée du Rhône et l'arc languedocien, c'est le débat VRAL, l'une des conclusions de ce débat qui s'est tenu dans la région, il y a eu des réunions dans la région, c'est de développer les modes alternatifs à la route. Cela a été re-confirmé par le Grenelle de l'environnement qui, cette fois, fixe des objectifs de développement de la part modal des transports non routiers donc favoriser les

modes non routiers pour avoir du report modal de marchandises de la route vers les autres modes et essentiellement le mode ferroviaire.

Vous avez aussi l'arrivée de nouveaux opérateurs qui peuvent influencer aussi la performance des services ferroviaires de marchandises. Et pourquoi les élus de la région comme vous dites s'expriment - à l'exception de certains - pour le développement des trafics de marchandises et ces lignes mixtes ? C'est parce que dans la région, on a aussi une composante logistique, une composante fret très importante et essentiellement de fret ferroviaire. Vous avez des ports qui sont embranchés, le port de Sète, le port La Nouvelle aussi. Le Conseil régional a des ambitions très fortes de développer le port de Sète avec ce qu'il appelle la quadri-modalité, vous avez le fluvial, le maritime, le routier et bien sûr le ferroviaire. On est dans une zone de transit, je vous disais il y a le port de Barcelone qui a des ambitions de développer donc, il devrait y avoir davantage de trains venant d'Espagne. On a aussi des entreprises embranchées dans la région. Vous avez aussi des plateformes logistiques, les chantiers de transports combinés de Perpignan, du Boulou qui génèrent du trafic dès à présent, la plateforme d'autoroute ferroviaire. D'ailleurs, il y a eu un article récemment, l'autoroute ferroviaire a des taux de remplissage satisfaisant et ils ambitionnent de créer de nouveaux services entre le Boulou et Bettembourg. Ça se traduit déjà dans la région par des services ferroviaires performants, vous avez essentiellement du transport combiné et des trains entiers qui passent dans la région ou qui sont à l'origine de la région.

Donc, on a ce contexte aux niveaux européen, national et régional favorable au développement du fret ferroviaire. Effectivement, il faut des mesures coercitives qui soutiennent ce report modal. Mais on a le contexte qui est présent pour le développement du fret ferroviaire.

Claude BERNET

Micro n°3, monsieur qui est très patient, qui attend depuis un bon moment.

Alain VERSAVEL

M. Versavel du Mas Lavayre à côté de Lodève. Je suis retraité marine nationale et le train, je peux vous dire que je connais Cherbourg-Brest-Paris. Par contre, je ne comprends pas qu'en parlant beaucoup de Grenelle de l'environnement, RFF n'utilise pas énormément la ligne qui fait Béziers, Bédarieux, Clermont-Ferrand, qui délesterait la partie sud du pays. La deuxième remarque que je fais, ce sont les gares. Soit-disant vous allez déplacer ou faire ou créer quoi, je crois qu'elles sont bien trop éloignées des villes. Je sais que personnellement, je connais Nîmes. Bien, pour faire Nîmes-Mandelieu je ne prends pas le train !

Merci pour la soirée.

Claude BERNET

Merci Monsieur. Est-ce que RFF souhaite dire un mot là-dessus ?

Edouard PARANT

Sur le premier point peut-être, Christian Petit ? Non ?

Claude BERNET

Sur la ligne Béziers, Bédarieux, Clermont-Ferrand.

Edouard PARANT

Quelle est notre politique sur cette ligne ?

Christian PETIT

Bon, sur la ligne Béziers-Neussargues, c'est ça que vous avez évoqué monsieur. Bon c'est vrai que c'est une ligne qui est inscrite au Réseau Ferré National pour faire du fret. Vous n'êtes pas sans savoir qu'elle pose un certain nombre de problèmes dans son... découpé d'infrastructures avec des pentes qui atteignent à certains endroits 30 %. Pour qu'elle soit concurrentielle et économiquement viable, il faudra mettre en place un système de transport avec des locomotives qui soient au moins 2 voire 3 dans certains cas pour freiner ou accélérer et ce qui rend économiquement très difficile le fonctionnement de cette ligne en termes de fret. Il faudrait faire des travaux très, très importants qui pour le moment ne sont pas programmés.

Claude BERNET

Ok. Alors sur les problèmes des gares, on note votre position, qui est une position qu'on observe souvent, monsieur qui est en train d'aller au micro n°1 et puis ensuite, on passera au micro de fond de la salle.

Gilbert GARROFE

Bonsoir, Garrofé Gilbert, Premier adjoint mais je ne vais pas m'adresser à vous en tant qu'élu mais en tant que professionnel de la viticulture puisque pendant 40 ans que j'ai exercé ce métier et que je suis Président d'une cave coopérative.

Ce projet se passant dans un département viticole, ça va fortement impacter les surfaces viticoles touchées et bien entendu la production. Dans ce projet, il y a aussi eu une approche et un caractère humain qu'il ne faut pas ignorer, c'est celle qui va être ressentie par l'ensemble des viticulteurs touchés par ce projet.

Alors aujourd'hui, nous sommes dans une situation viticole difficile. Tout le monde le sait. Donc, que va-t-il se passer pour les viticulteurs concernés par ce projet ? Il y a trois cas de figure, il n'y en a pas 50, il y en a trois.

Le premier un viticulteur qui arrive en bout de course et qui ne sait pas qu'il va vendre sa propriété, ça va peut-être être une aubaine de pouvoir vendre sa propriété à un prix le plus fort possible puisqu'il le négociera pour le mieux. Ça c'est la première solution et c'est la plus facile.

La deuxième solution concerne les viticultures qui seront impactés sur une partie de leur exploitation, là aussi ça peut d'un certain cas être une bouffée d'oxygène pour le reste de l'exploitation.

Le troisième cas, c'est celui qui est le plus concerné par le projet et qui prend la totalité de son exploitation. Or, là, il y a une seule possibilité, si c'est quelqu'un qui est en âge encore de poursuivre cette activité, il va essayer dans la mesure du possible de refaire une autre exploitation ailleurs et aujourd'hui, il y a suffisamment de terres arrachées pour que l'on puisse imaginer que la reconversion puisse se faire dans les meilleures conditions possibles.

Tout cela est vrai sauf si on est producteur d'appellation d'origine contrôlée. L'appellation d'origine contrôlée c'est un terroir et un terroir ne se déplace pas. Tout ce qui disparaît sur un terroir est disparu, autant pour les autres productions qu'elles soient vins de pays, vins de table, le déplacement est possible, autant pour l'appellation ça ne l'est pas.

Or, pour le département de l'Hérault, le projet traverse l'ensemble des Coteaux du Languedoc et à l'intérieur des Coteaux du Languedoc un certain nombre de zones qui aujourd'hui sont en train de se structurer : les Grès de Montpellier, les Terrasses du Larzac, Pézenas. Le Picpoul de Pinet est aussi très impacté puisque j'ai vu Pomérols, Pinet, Florensac. Donc, ça pose un véritable problème humain que de se pencher sur ces problèmes-là. Alors, ça paraît très dérisoire par rapport à tout ce que vous avez présenté.

Et sur le projet tel qu'il a été fait, si je devais aujourd'hui - par rapport à la logique que je viens de vous dire - choisir un projet, je choisirais le n°4. Alors ce serait complètement nier ce que représente aujourd'hui le Languedoc-Roussillon en termes de charnière avec l'Espagne et ce serait complètement être rétrograde. Je ne suis pas spécialiste comme les personnes qui se sont exprimées avant mais si j'avais un projet à choisir ce serait le n°3.

Claude BERNET

Voilà. Je vous remercie. On a commencé à entendre les viticulteurs à Pézenas, c'est important. Le message est important. La différence entre les AOC et ce qui ne l'est pas est effectivement importante. Je suis peut-être personnellement sensible pour des raisons d'itinéraire, j'ai été Inspecteur général de l'agriculture. Je vous signale que nous avons travaillé avec le Président de la Chambre régionale dans la perspective d'organiser au mois de juin, on n'a pas encore de date, une réunion spécifique avec la Chambre Régionale de l'Agriculture sur la question agricole. Toute expression dans les réunions publiques est à mon avis tout à fait importante.

Edouard PARANT

Effectivement, on a ici un de nos experts qui a travaillé notamment sur d'autres projets de ligne à grande vitesse et qui peut peut-être vous apporter quelques éclairages par rapport, notamment, à la problématique AOC.

Patrick LINSALE

Merci Edouard. Bonsoir messieurs, dames. J'ai entendu le mot dérisoire en termes d'impact viticole, enfin je voudrais tout de suite réagir sur le sujet. On a vu à travers les documents présentés que l'impact viticole est bien présent dans notre analyse multicritère et que c'est un élément important. On l'a tous vu et que les mesures à mettre en œuvre seront à la hauteur de l'impact, dérisoire, non, sûrement pas.

Nous avons une petite expérience aujourd'hui à travers l'ensemble des réseaux TGV de la traversée des vignobles AOC, vous avez raison de le signaler, c'est une contrainte forte, c'est la contrainte forte. Il me semble que nous avons aujourd'hui tout un panel d'outils qu'ils soient à la fois conventionnels, des outils réglementaires, il y en a. Nous allons devoir dans le cadre de la procédure d'utilité publique, mener un dossier de consultation des organismes agricoles et de l'INAO sur ce sujet justement. Nous allons également, à travers la déclaration d'utilité publique, probablement avoir l'obligation, comme tout maître d'ouvrage d'infrastructure linéaire, de mettre en œuvre éventuellement - si vous le souhaitez puisque c'est vous qui avez la main - des opérations d'aménagement foncier, ce sont des outils réglementaires. Il existe aussi des outils conventionnels que nous mettons en œuvre régulièrement au jour d'aujourd'hui. Et à travers votre discours, monsieur, j'ai bien fait attention aux 3 viticulteurs différents, je crois que là on a deux problématiques.

On a la première problématique des premier et deuxième, l'opportunité de céder mon exploitation, c'est l'âge de la retraite, je n'ai pas de successeur, ça se vend difficilement.

Et puis le petit bout, enfin le petit bout, c'est péjoratif à un morceau d'exploitation qui s'en va mais qui ne pose pas de problème majeur. C'est aussi peut-être une opportunité. Là, la réponse, elle est forcément en termes d'indemnité. C'est l'outil réglementaire indemnité qui va bien entendu s'imposer.

Le troisième cas est le cas le plus difficile, celui que nous rencontrons le plus souvent que ce soit d'un point de vue viticole mais d'un point de vue agricole aussi. C'est la volonté de reconstituer le patrimoine et l'outil de travail. Nous allons au cours des prochaines années devoir faire une analyse précise des viticulteurs, clairement des viticulteurs impactés. Est-ce qu'ils sont jeunes ? Est-ce que les exploitations sont grandes ? Est-ce qu'elles sont petites ? Est-ce que la parcelle est remorcelée ? Ce qui va nous permettre d'avoir un état des lieux exhaustif, détaillé qui permettra avec vous de faire les bons choix en termes d'outil.

Il existe un troisième outil pour le troisième cas de figure, c'est la réserve foncière, c'est l'échange. Je ne vais pas vous payer le terrain, je vais vous en redonner ou je vais vous en trouver. Ça, c'est un outil qui fonctionne très bien aujourd'hui, que l'on peut faire fonctionner suffisamment en amont quand les marchés, on va dire immobiliers, ils ne sont pas très dynamiques mais qu'on peut faire marcher suffisamment en amont quand on a bien entendu la connaissance d'un minimum de fuseau. On ne va pas aller mettre en réserve foncière des terres très, très éloignées pour lesquelles on aurait du mal à trouver un preneur mais la solution de l'échange à travers une réserve foncière... J'explique ce qu'est une réserve foncière peut-être, une réserve foncière, c'est tout simplement aller acquérir par avance des terrains qui ne sont pas concernés par l'emprise du projet pour procéder par voie d'échange avec les viticulteurs ou agriculteurs concernés par l'emprise. C'est une reconstitution de l'outil. On va simplement faire un échange.

Bien, cette politique de réserve foncière, elle est pratiquée régulièrement par RFF, c'est un outil qui marche très bien. Nous avons un certain nombre d'opérateurs institutionnels que vous connaissez bien, la SAFER, par exemple, mais également vos organismes professionnels agricoles avec qui nous sommes capables de mettre en place en amont, encore une fois quand on aura... Je reprends le schéma de l'avancée de la procédure d'Edouard tout à l'heure, je dirais dans la phase, ce qu'on appelle nous étude préliminaire APS, quand on arrive vers un fuseau d'un kilomètre, de 500 m, dans ces eaux là, on va pouvoir valablement - si vous le souhaitez puisque c'est quand même vous qui est maître du jeu sur ce sujet, si vous le souhaitez, si vous choisissez la reconstitution plutôt que l'indemnisation - mettre en place une politique de réserve foncière qui nous permettra de reconstituer, on ne va pas dire supprimer l'impact parce que ça serait peut-être un peu trop ambitieux mais en tout cas le réduire au maximum en permettant aux jeunes agriculteurs, aux agriculteurs qui voudront poursuivre leur activité de reconstituer leur outil de travail.

Quant à l'aire - je vais terminer là-dessus, M. le Président - quant à l'aire et à l'AOC, vous savez parfaitement que RFF n'est pas maître de ce jeu. Vous savez parfaitement que les règles sont très contraignantes et très contraintes mais c'est aussi la garantie de la qualité, enfin cette appellation d'origine contrôlée c'est aussi ça. Je crois qu'on pourrait ensemble faire en sorte que ces réserves foncières, bien entendu, soient à l'intérieur de ce périmètre d'AOC. C'est la moindre des choses et le temps passe, vous avez les travaux, vous avez vu les travaux, aide-moi Edouard, s'il te plaît, 2015 ?

Edouard PARANT

2015, oui.

Patrick LINSALE

Voilà. Nous sommes en 2009. Je veux dire qu'on a le temps de mettre en œuvre une politique foncière de qualité qui permettrait d'avoir un stock conséquent. On le pratique actuellement de façon exceptionnelle même sur le prolongement de la LGV, du Mans vers Rennes ça s'appelle Bretagne-Pays de Loire où on a aujourd'hui 1.800 ha de stock de terre - c'est de la terre agricole essentiellement par là-bas - 1.800 ha de stock pour 2.000 ha d'emprise. On va presque - et c'est notre objectif d'ailleurs - couvrir l'intégralité de l'emprise par des acquisitions dites d'opportunité, de gens qui souhaitent céder leur terre pour des raisons diverses mais pour lesquelles nous interviendrons sur le marché, nous pourrions intervenir sur le marché.

Encore une fois, c'est avec votre aide que nous construirons cette politique. Nous pourrions intervenir sur le marché suffisamment en amont pour constituer des stocks importants permettant de compenser autant de faire se peut, cet impact sur l'activité humaine qui est la viticulture.

Claude BERNET

Merci. Alors, j'avais le micro n°2 qui demandait la parole depuis un moment, on va la lui passer, puis après ce sera au 4.

Daniel CALLAT

M. le Président, merci. Bonsoir mesdames et messieurs de la Commission Particulière. Je voudrais d'abord dans un premier temps reféliciter pour la dernière fois Edouard Parant et toute son équipe pour la qualité du dossier qui a été présenté. Pourquoi je dis ça ? Parce que je fais une relation directe avec le dossier de la THT qui a été une véritable catastrophe que je connais par cœur à Perpignan où le dossier a été tellement mal fait à l'époque qu'il a été purement et simplement donc refusé, rejeté. Je voudrais une dernière fois souligner la qualité de votre présentation, de votre pédagogie et je vous en remercie.

Je voudrais revenir sur la problématique de la ligne mixte, rappeler pour ceux qui ne savent pas ici qu'il y a le chaînon qui est déjà terminé. La ligne n'est pas opérationnelle mais les travaux sont entièrement terminés concernant le secteur Perpignan-Le Perthus pour lequel le consortium TP Ferro Dragados a imposé aux deux Gouvernements français et espagnol l'utilisation mixte de la ligne venant de Barcelone de façon à rentabiliser d'une façon optimum le financement, qui est un financement privé. Donc, je vois mal comment on pourrait passer outre une prolongation de la mixité sur le chaînon manquant.

Deuxième point, je voudrais rappeler lors de la première séance à Montpellier la volonté de l'Europe par son représentant, invité par la Commission Particulière, sur une mixité de la ligne.

Troisièmement, rappeler le vote qui a eu lieu à l'unanimité par les élus de la région pour demander la mixité de la ligne. D'autre part cette mixité, elle est réclamée également par l'ensemble des acteurs des PO, par toute la région de Narbonne. Il y a seule la problématique actuellement qui pose problème, c'est donc toute la zone autour de Béziers.

Je vois mal comment par la suite vous pourrez donc éviter de passer outre à cette règle de mixité qui de toute façon, va s'imposer parce que de toute façon vous allez être confronté à un problème de financement et les différents acteurs donc dans 6 ans, ils vont vous dire : « Nous, on finance si vous répondez à notre demande ».

Et enfin dernier point pour terminer, je voudrais souligner la problématique des gares, pourquoi ? Parce que donc à Narbonne donc le pôle économique a réclamé une gare, à

Béziers la même chose, à Pézenas, Agde la même chose et je pense qu'on sera confronté dans 6 ans à une problématique : « Qui va financer toutes ces gares ? »

Voilà, je vous remercie.

Claude BERNET

Merci beaucoup. Alors au micro 4, monsieur a renoncé ? Non. Voilà... pardon. Attendez, un instant.

Edouard PARANT

Est-ce que la demande de réponse concerne le financement, la mixité, les gares ?

Alors sur la mixité, comme vous le voyez, RFF propose 4 scénarios qui sont très différents : la ligne nouvelle ou pas, mixte ou pas, pleine vitesse ou pas. Au jour d'aujourd'hui c'est à vous de vous exprimer. Nous, on ne porte pas particulièrement un scénario.

Intervenant

Que se passe-t-il en Espagne pendant ce temps ?

Edouard PARANT

Voulez-vous formuler plus précisément ? Que se passe-t-il en Espagne ?

Le Gouvernement, ça doit être le Gouvernement espagnol, je ne sais pas si les Catalans sont associés...

Claude BERNET

Oui, oui.

Edouard PARANT

... dans quelle mesure. Ils construisent une ligne actuellement en travaux entre Barcelone et Figueras pour rejoindre la section internationale et ils la font de telle manière que des convois de fret puissent l'emprunter, des convois à grande vitesse.

Claude BERNET

C'est une donnée objective. De même, le contournement Nîmes-Montpellier est mixte.

Edouard PARANT

Ce sera une infrastructure mixte. Voilà.

Claude BERNET

Et au nord, bien entendu, on retrouve la spécialisation avec les multiples voies de la vallée du Rhône.

Bien, alors on va passer la parole au micro 4, monsieur !

Jean-Luc SAUMADE

Bonsoir, Jean-Luc Saumade à Cabrials, éventuellement riverain d'un des tracés. Ma question justement, c'est savoir pourquoi entre Montpellier et Béziers il y a deux tracés à l'étude alors que tout le reste ne concerne qu'un seul tracé ? et en même temps question subsidiaire parce que je n'aurais pas le temps de revenir, enfin le loisir de revenir au micro ensuite après la réponse, pourquoi est-ce que dans le tracé qui est le long de l'A75, y a-t-il une espèce de bouchon en rose, la... donc, patrimoine urbain. A ma connaissance, je pense qu'il y a surtout la villa gallo-romaine de Loupian et l'Abbaye cistercienne de Valmagne qui peuvent justifier cette question de patrimoine urbain. Enfin, c'est présenté comme un gros bouchon apparemment... Voilà. Donc, ma question, c'est pourquoi ces deux tracés et pourquoi un tel bouchon ?

Claude BERNET

Alors ça, ça appelle des réponses techniques.

Edouard PARANT

D'accord ! Alors, pourquoi... Moi, j'ai compris non pas pourquoi il y en avait deux mais pourquoi il y en avait à un endroit deux et après, plus qu'un. Alors, comme ça vous a été présenté, il y a plusieurs critères qui ont permis de définir les couloirs de passage : les coûts, l'environnement et la desserte du territoire. Globalement dans la partie nord du projet, donc entre Montpellier et Narbonne, on a des reliefs pas trop chahutés. On rencontre

essentiellement des agglomérations, de l'AOC et puis des plaines inondables. Et dans ce territoire d'une vingtaine de kilomètres même 30 km de large, on avait la possibilité d'envisager plusieurs couloirs. Le choix qui a été fait avec les collectivités, c'est de n'en retenir que deux, et ce sont les deux qui vous sont proposés.

Globalement, l'un qui suit les infrastructures de transport existantes et passe relativement près des principales aires urbaines. L'autre qui permet de s'éloigner un petit peu justement de cette zone qui est fortement contrainte à la fois en urbanisation et en infrastructure de transport et donc d'aller intéresser une partie du territoire qui finalement ne présente pas forcément plus de contraintes de coût ni de contraintes environnementales et donc, de permettre le choix et la réflexion sur le couloir de passage. Au sud, alors déjà, pour des problématiques de grande vitesse et d'interconnexion surtout avec le réseau existant, il a été décidé de passer plutôt dans l'ouest Narbonnais.

Après, on a regardé effectivement si au sud de Narbonne, il y avait plusieurs couloirs de passage et on n'en a étudié que deux. L'un c'est celui qui vous est présenté, qui passe plutôt dans les Corbières, ce que l'on appelle les Corbières littorales et on avait un deuxième couloir de passage qui passait beaucoup plus à l'intérieur donc du territoire. Et au final, qu'est-ce que l'on a retenu des études ? Eh bien, que l'on passe à l'intérieur ou près de la bande littorale, en termes de desserte des populations, ça ne change rien, puisqu'il n'est pas prévu de desserte grande ligne, entre Narbonne et Perpignan, il n'y a pas d'arrêt. Donc, le volet aménagement du territoire n'impactait pas le choix des deux couloirs.

Au niveau environnemental, on avait donc la problématique : doit-on concentrer l'ensemble des infrastructures dans une zone extrêmement sensible au même endroit avec les risques de concentration justement ? Ou au contraire, doit-on aller créer une nouvelle coupure dans le territoire plus à l'intérieur dans un environnement qui n'est pas moins sensible, voire certaines personnes nous disaient : l'intérieur des Corbières sont encore plus sensibles. Tout ça pour une différence de coûts supérieure au demi-milliard d'euros. Eh bien au final, pour la partie sud du territoire, il a été décidé de ne pas retenir deux couloirs mais un seul dans une bande qui fait malgré tout encore 5 km et donc qui permettra des optimisations.

Alors, vous pouvez vous reporter à la page 63 du dossier support. Donc, c'est le dossier que tiennent notamment les hôtesses d'accueil dans les mains. Et donc, vous verrez les couloirs qui avaient été proposés et ceux qui ont été retenus.

Maintenant pour répondre à la deuxième partie de votre question, donc le soi-disant bouchon au niveau de Mèze, je crois, Jean-François va vous répondre.

Jean-François RUIZ

Je n'ai pas bien compris votre question, s'il vous plaît ? C'est où se trouve la souris ? Donc, ça c'est la zone de protection du patrimoine architecte urbain et paysager de la zone de Loupian. Donc, c'est un périmètre classé pour le caractère du patrimoine de la ville donc notamment par rapport au vestige gallo-romain. Après, je n'ai pas compris le deuxième point de votre question.

Jean-Luc SAUMADE

Alors, pourquoi vous pensez que c'est si important de (*passage inaudible*).

Jean-François RUIZ

Non. Ça c'est juste un inventaire. Donc là, nous avons défini dans les documents qui ont été recensés au niveau de la Direction régionale de l'archéologie et de la culture. Donc, il y a ce qu'on appelle les ZPPAUP. Donc, il y en a également une à Agde. Ce sont des périmètres protégés parce qu'il y a des ensembles remarquables d'un point de vue architectural et paysager. Et il y a la zone de Loupian mais ça n'empêche à rien la réalisation d'un projet à proximité ou en limite de ces périmètres mais ça demande des procédures réglementaires bien strictes à mettre en œuvre par la suite, notamment la consultation des commissions des sites, les architectes des bâtiments de France et éventuellement le Conseil national de l'architecture. Après, ça se traite en termes de mesures d'accompagnement.

Donc, quand on a défini les sensibilités, donc quand il y a une sensibilité très forte, ça veut dire qu'il n'est pas impossible de faire un projet mais ça veut dire qu'il faut mettre en œuvre des mesures d'accompagnement lourdes d'un point de vue technique ou d'un point de vue financier pour que soit accepté le passage dans de tels milieux protégés et

réglementairement inscrits comme des zones de protection du patrimoine. Mais ça n'empêche pas de passer dans la zone de Loupian.

Jean-Luc SAUMADE

Et alors, la dernière question puisque, monsieur, vous avez répondu sur le territoire du Narbonnais. Pourquoi y a-t-il deux tracés dont un qui passe par Pézenas alors qu'il n'y a pas de desserte prévue de la Région de Pézenas par la ligne nouvelle ?

Edouard PARANT

Alors, on va revenir justement à l'endroit où sont identifiés des secteurs pour les gares nouvelles. Vous allez voir que dans le territoire compris entre Béziers et Pézenas, pour ce couloir nord, a été envisagée la possibilité de réaliser une gare nouvelle qui ne serait pas connectée au réseau actuel mais qui serait finalement connectée, eh bien, par l'A75, notamment à l'ensemble des gens qui descendraient via Clermont-l'Hérault et puis Lodève.

Est-ce que ça répond à votre question ? Vous voyez en fait que le cercle orange, en fait, comprend deux sites. L'un dans le couloir sud plutôt dans l'est Biterrois et puis pour le couloir nord, un site qui serait interconnecté avec l'A9 qui justement est en train d'être réalisé dans le couloir nord.

Claude BERNET

Alors, j'avais une demande au micro 2. Et puis ensuite, il y aura monsieur là qui a demandé la parole et à qui je vais peut-être demander de passer au micro 3. Voilà. Micro 2, Monsieur.

Alain RAVAYROL

Alain Ravayrol. Je travaille dans la protection de la nature. Je suis un sceptique du Grenelle. Donc, je comprends un peu la question que sous-entendait le Monsieur précédemment. Vous avez dit tout à l'heure que dans le département, on était dans un processus de grande vitesse d'artificialisation des milieux. C'est effectivement le cas, c'est même très inquiétant. Et donc, la question que je me posais, c'est : est-ce que dans vos scénarios, vous étudiez des scénarios qui viseraient à être les plus économes en espace naturel ou agricole ? Merci.

Jean-François RUIZ

Effectivement donc, la démarche environnementale sur un grand projet ferroviaire, donc on voit que c'est quand même assez compliqué parce qu'on part d'un point A et d'un point B généralement qui font entre plus de 100 km. Donc là, déjà dans un premier temps, on essaie d'éviter les espaces les plus intéressants ; c'est-à-dire que sur les espaces naturels, les espaces agricoles, les espaces urbanisés. Mais compte tenu des difficultés d'exploitation des lignes, des rayons de grande vitesse propres au ferroviaire - contrairement à la route, entre guillemets, on peut moins tourner facilement - forcément, il y a des moments où on ne peut pas toujours éviter. Donc dans un premier cas, on essaie au maximum d'éviter.

Dans un second cas, on optimise des tracés à l'intérieur de couloir ; c'est-à-dire que pour le moment, nous sommes encore sur des couloirs qui font de l'ordre de 5 km pour... Enfin, un projet ferroviaire, c'est à peu près entre 50 et 100 m d'emprises en moyenne. Ce sont à peu près les ratios qui sont faits. Donc actuellement, on est sur des couloirs où on pourrait mettre, j'allais dire, 50 projets côte à côte, si on va faire un petit calcul. Donc, mais après le débat, il y aura un choix qui sera fait entre les deux couloirs proposés et également le couloir du sud et à partir de là, il y aura encore des études fines d'environnement et techniques au niveau des études préliminaires. Donc ce sont les fuseaux de 1.000 m et après on descend sur les fuseaux de 500 m pour l'enquête d'utilité publique. Et à l'intérieur de ces fuseaux, on optimise le tracé pour qu'il y ait le moins d'emprises possibles sur le milieu naturel et notamment pendant les phases travaux pour limiter ces emprises au minimum. C'est aussi dans notre avantage de ne pas prendre trop d'emprises d'un point de vue foncier.

Alain RAVAYROL

Excusez-moi, je ne pensais pas à la seule emprise du tracé mais je pense à l'effet induit d'un fuseau ou de l'autre. On voit la création d'une autoroute et l'impact qu'elle a par rapport à toutes les ZAC et autres zones qu'elle génère. Et donc, l'impact, il n'est pas seulement l'emprise de la ligne mais il peut être des espaces considérablement transformés du fait de la création de cette infrastructure. Plus elle est loin des infrastructures existantes, plus elle bouffe de l'espace par les autres aménagements qui s'agglutinent autour.

Claude BERNET

On pourrait dire au fond que ce que vous proposez c'est... des dessins de tracé au moindre coût environnemental. C'est ça votre idée ?

Alain RAVAYROL

Oui. Simplement, la valeur, elle est subjective si vous parliez des classements etc. Moi, je pensais en termes de surface, l'économie d'espace en termes de surface, déjà, tout simplement. Est-ce qu'on peut faire des scénarios de quel est le tracé qui va... L'emprise, elle est sensiblement égale mais quel est le tracé et le fuseau qui va être le plus économe en espace naturel et agricole ?

Edouard PARANT

D'accord ! Mais à ce stade, on n'a, enfin, pas de possibilité de répondre. Pourquoi ? Parce qu'on voit que le couloir intercepte 5 km de large. Donc, si on faisait un traitement statistique, qu'est-ce qui est compris dans ces 5 km ? On pourrait sortir des ratios peut-être même très précis, mais qui n'auraient rien à voir à ce que sera la réalité au moment où on construira l'infrastructure parce que, au contraire, dans ces 5 km, si aujourd'hui, on a une surface aussi large, c'est pour pouvoir éviter à l'intérieur de ces couloirs les zones les plus critiques. Et on a déjà évité un certain nombre en traçant ces couloirs, mais on a vu qu'il en restait à l'intérieur de ces couloirs des zones sensibles. Eh bien, on ne peut pas au jour d'aujourd'hui mener cet inventaire. Et si on le menait, il n'aurait pas de sens parce que l'infrastructure finale, comme elle est 50 fois moins large que le couloir, eh bien, tout l'objectif justement, ça sera de rechercher un tracé et non même plus un fuseau mais un tracé de moindre impact. Donc, ça sera bien la finalité du Maître d'ouvrage parce que s'il ne fait pas ce travail-là, il va s'opposer à tout un tas de riverains, d'associations et de syndicats. Et donc, son projet a même des possibilités de ne pas sortir. On a des projets d'autoroutier qui ont été bloqués 3-4 ans. Donc, ce n'est pas dans l'intérêt globalement de la collectivité, pas seulement pour RFF mais même pour les gens qui attendent le projet.

Claude BERNET

Voilà ! Donc, si vous voulez, pour conclure sur ce point, moi, j'ai envie de dire que c'est une proposition ; que cette proposition, je pense que la commission se fera un plaisir la noter. Ce n'est pas une position pour maintenant, c'est une position pour l'avenir lorsqu'on passera des grands couloirs de 5 km à des fuseaux puis à des tracés.

Alors, à côté du micro 2, il y avait une dame qui souhaitait prendre la parole. Je lui passe ladite.

Sylvie LEBRETON

Merci. Je suis Sylvie Lebreton. Je représente l'Association Pouzolaise Nature et Environnement, l'APNEE. J'ai une double question, en fait. La première concerne les coûts. Nous avons reçu par courrier - je pense comme tous les habitants de la vallée - un document sur lequel les coûts indiqués sont de 3,7 et 3,9 et 5,2 milliards d'euros. Or, tout à l'heure, vous nous avez présenté des documents où c'était plutôt de mémoire de l'ordre de 4,2, 4,6, et 5,9 milliards d'euros. Alors, quelle crainte pouvons-nous avoir - je dirais, en tant que contribuables de la Région Languedoc-Roussillon qui allons donc mettre la main à la poche en partie pour ce projet - quelle crainte pouvons-nous avoir au sujet d'une dérive du coût final de l'opération ? Sachant pour mémoire que, par exemple, la centrale nucléaire de Flamanville était prévue coûter 3 milliards d'euros, qu'elle n'est pas encore finie et qu'elle en a déjà coûté 5 milliards. Première partie de ma question. deuxième partie complètement différente, l'Association Pouzolaise Nature et Environnement, d'après les documents qu'on avait eus dans la boîte aux lettres, marque plutôt son intérêt pour le projet médian d'une voie mixte mais qui laisse un maximum d'ouvertures possibles vers un maximum de trains supplémentaires - là c'étaient 70 trains supplémentaires par jour - de façon à pouvoir entre autres transférer un maximum de transports routiers actuellement faits par les camions sur un ferroutage en espérant que les mesures du Grenelle de l'environnement permettront d'inciter le Gouvernement justement à prendre des mesures les plus coercitives possibles pour transférer le transport de la route vers le rail.

Claude BERNET

Merci Madame.

Edouard PARANT

Donc, effectivement, il y a une différence entre le document qui vous a été remis et diffusé par la Commission particulière du débat public et ce que ce soir nous vous avons présenté. Alors, s'agit-il d'une dérive ? Eh bien, non ! C'est simplement que le temps passe et qu'entre le moment où nous avons calé nos hypothèses de coût - et elles n'ont pas bougé pendant la durée des études, et la date, c'était mai 2006 - et le moment où aujourd'hui, on se présente devant vous ; c'est-à-dire mi-mai 2009, eh bien, il y a 3 ans qui sont passés et comme tout le reste des produits quand vous allez au supermarché, eh bien, l'inflation est passée par là. Et ce que l'on souhaitait, en fait, c'est au moment du débat public pouvoir actualiser ces coûts pour leur donner la valeur, eh bien, la plus précise de ce que vaudrait le projet aujourd'hui.

Pour éviter qu'à la sortie du débat, au démarrage des nouvelles études, on annonce, ah bien, finalement, le projet, ce n'est plus de 3,9 milliards, c'est 4,4 milliards. Et là, tout le monde nous dirait : « Eh bien, ça y est, ça a déjà pris un demi-milliard dans la vue ». Donc, l'intérêt, c'est de pouvoir arriver devant vous aujourd'hui avec le coût le plus exact possible.

Sylvie LEBRETON

Et qu'est-ce qu'il en sera en 2015 quand les travaux vont effectivement démarrer, parce que si en 3 ans ça a déjà pris 25 % ?

Claude BERNET

13 %.

Edouard PARANT

Mais tout à fait ! Mais ces coûts vont fluctuer. Peut-être même que si on les calculait dans un mois avec non plus l'inflation mais une déflation avec des coûts de l'acier qui ont fortement diminué, avec des coûts...

Sylvie LEBRETON

L'immobilier qui baisse.

Edouard PARANT

Oui. Immobilier ou des coûts du pétrole puisque on en aura besoin pour faire circuler tous les engins de chantier, eh bien, peut-être qu'on aura un coût légèrement inférieur par rapport à aujourd'hui. Ce qu'il faut retenir et ce qui est important, c'est de toujours raisonner pour l'ensemble des projets sur la même base temporelle et donc les mêmes valeurs économiques. C'est ce que l'on appelle la date d'actualisation. Donc, aujourd'hui, la date de ces coûts, c'est octobre 2008, parce qu'il y a toujours un décalage entre le moment où sont publiés les indices INSEE et puis le moment où effectivement ils ont été calculés. Donc après, quelles pourraient être les raisons de dérive ? Eh bien, si vous changez le projet lui-même ou le programme ; c'est-à-dire « Je ne veux pas 5 gares, j'en veux 4 ou j'en veux 6, je rajoute un raccordement ». Alors, ça s'appellera toujours le scénario LGV mais il y aura un raccordement de plus à 20 millions d'euros par kilomètre, s'il y a ce raccordement, on fait 5 km, bien, déjà, à votre projet parce que vous avez changé finalement son périmètre, eh bien, il y aura un coût différent.

La deuxième question, c'était sur un... Je n'ai pas en fait compris quel type de scénario vous souhaitiez ? J'ai compris mixte, combiné.

Sylvie LEBRETON

Le scénario numéro 3..

Edouard PARANT

D'accord.

Claude BERNET

Sur les coûts, je voudrais simplement - pour l'information de tout le monde - rappeler qu'on est dans des zones de coûts élevés pour une ligne grande vitesse ; c'est-à-dire que si vous comparez par kilomètre, si vous comparez avec le coût de la ligne Paris - Strasbourg, le TGV-Est, on est à environ 10 millions d'euros du kilomètre, tout simplement parce que la Champagne et la Lorraine sont des plateaux et que sur ces plateaux, il est évidemment moins nécessaire de faire des ouvrages d'art sauf quand on atteint les grandes vallées comme La Marne, La Meuse, etc. Par contre, la finition de la ligne entre la Lorraine et Strasbourg qui passe directement dans le Grès-des-Vosges dont tout le monde connaît la solidité sera certainement très coûteuse. Mais là, il faut savoir c'est une donnée du débat

qu'on est dans des zones de coûts qui sont des zones de coûts élevés. Voilà. Il faut savoir, c'est comme cela. Alors que les coûts dérivent malheureusement en matière d'infrastructures publiques comme dans le reste de la vie, on le voit toujours, mais là, RFF a voulu donner au moment du débat les coûts actualisés. Bon, peut-être, on aurait tout pu le faire au niveau des documents comme cela les gens auraient eu un document écrit avec les coûts actualisés mais, bon, les coûts actualisés, ils le sont à un moment. Les résultats ne sortent pas toujours à temps.

Alors, au micro n°3, j'avais quelqu'un qui demandait la parole depuis longtemps, je la lui passe.

Serge CAMINADE

Alors, Serge Caminade, je suis Président de l'Association de sauvegarde du Château d'Aumelas et de la Chapelle de Saint-Martin-du-Cardonnet et lorsqu'on s'est réuni, on s'est demandé où était le fuseau, le passage du nord puisqu'on a vu sur certaines cartes mais avec très peu de très précision que la montagne de la Moure et le Causse d'Aumelas pourraient être concernés par un des passages surtout sur le nord. Donc, j'ai écrit à la commission, enfin, Rue Ernest Granier avec une carte en leur demandant de bien vouloir me préciser le passage nord tel que vous l'avez à la page 64. Je n'ai pas eu des réponses, c'est pour ça que je vous pose la question : si vous pouviez à nouveau projeter la page 64, peut-être pourriez-vous me répondre plus précisément parce que les villages qui sont marqués là, c'est illisible, on n'arrive pas à lire. Je n'ai pas pris de loupe. Je ne savais pas que je l'aurais en main ce soir. Donc, si vous avez la page 64 à projeter, vous pourriez nous dire à peu près où passerait la limite nord du passage ouest, en quelque sorte, vers les collines de la Moure et le Causse d'Aumelas.

Merci.

Claude BERNET

Je vous en prie.

Edouard PARANT

On va essayer de vous retrouver la page si on l'a en version... Voilà. Ça arrive. Alors, on n'a pas de plus précis, c'est plus gros que sur le document mais on n'a pas de plus précis. On peut peut-être vous les...

Intervenant

Ca a l'air de passer au niveau des éoliennes.

Serge CAMINADE

On a des éoliennes sur les Causses d'Aumelas, on a la Chapelle de Saint-Martin-du-Cardonnet, il y a Cabrials. Et on aurait souhaité voir à peu près puisque vous l'avez dessiné. Donc, on aurait aimé que ce soit projeté sur une carte lisible. Vous savez où vous êtes passé puisque vous faites un schéma. Donc, on n'arrive pas à savoir.

Edouard PARANT

Oui. On peut grossir la carte. Ce n'est pas un problème. Si vous voulez, on en rediscute.

Serge CAMINADE

Non, mais dites-nous où ça passe au nord là !

Edouard PARANT

Non. On a là l'ensemble des communes qui sont potentiellement sur le couloir ou partiellement impactées, non mais, monsieur, c'est un couloir de 5 km. Donc, on va vous donner l'ensemble des communes, on va essayer de vous sortir un plan grossi...

Serge CAMINADE

Je vous demande la limite nord-ouest, si vous voulez.

Edouard PARANT

Oui. Mais, alors, sur un couloir de 5 km...

Serge CAMINADE

Puisque vous vous êtes arrêté à un moment donné, vous avez mis une limite, une frontière, j'appelle cela une frontière. Dites-moi où passe la frontière ?

Edouard PARANT

On vous le donnera, il n'y a pas de problème.

Claude BERNET

Bon. Alors, on va même le publier ! On le mettra sur le site Internet.

Edouard PARANT

On vous donnera la photo agrandie de la zone en question.

Claude BERNET

On vous l'adressera à vous mais on le publiera pour tout le monde. Question, micro n°1, c'était vous, monsieur, je crois. Voilà. Très bien.

Robert COURTIEU

Courtieu Robert. Je suis membre dirigeant de la SODICAPEI, qui est une mine de bauxite à Villeveyrac. Bien, c'est une toute dernière mine en activité en France. Elle exploite un gisement sur Villeveyrac, grosso modo, Mèze, Loupian et Villeveyrac.

Trois dates importantes ont jalonné ce gisement de bauxite. En 1870, on a construit la ligne de chemin de fer Montpellier-Paulhan et on a découvert la bauxite à Villeveyrac. En 1990, la SODICAPEI a démarré son exploitation de bauxite jusqu'à ce jour. En 2008, le troisième cimentier français, Vicat, pour ne pas le renommer, est rentré au capital de SODICAPEI. On a des dates clé et importantes. Villeveyrac, depuis 1870, exploite sa bauxite avec plus ou moins d'importance selon les périodes avant-guerre, pendant la guerre et après les guerres. Mais il y a continuité d'exploitation depuis. Dans son sous-sol restent encore plusieurs millions de tonnes de bauxite intéressantes pour notre pays, pour l'Europe, pour la cimenterie, pour la sidérurgie, pour la verrerie.

Il ne faut pas oublier aussi que SODICAPEI emploie 50 personnes dans son effectif dont 15 issues du travail protégé reconnues handicapées mentales à 80 %. En gros, la bauxite, eh bien, c'est un minerai porteur d'alumine qui devient de l'aluminium, qui est un élément régulateur de la chimie du ciment, composant essentiel du ciment dans le but de baisser la teneur en rejet de CO₂ dans l'atmosphère. Plus on rentre de la bauxite dans la fabrication du ciment, moins on rejette de CO₂. C'est un élément important surtout avec la sensibilité actuelle.

Le passage de la ligne TGV sur la concession minière, alors Villeveyrac, l'Etat a attribué à SODICAPEI plusieurs kilomètres carrés de concession où dans le sous-sol se trouve le minerai de bauxite, plusieurs millions de tonnes. Il serait navrant qu'une fois que l'Etat a accordé à cette société l'exploitation, on arrive à geler cette exploitation par une ligne nord si on ne tient pas compte de l'existence de ce gisement, outre la suppression de 50 emplois. Si un grand cimentier français est venu entrer dans le capital de SODICAPEI, c'est que cette matière première est indispensable dans l'avenir et ce grand cimentier a des projets de grande envergure sur Villeveyrac dans l'industrie cimentière. Bon. Ce qui est assez rare par le temps qui court.

On revient encore sur l'absence de dégagement de CO₂ lorsque l'on cuit de la bauxite qui est un élément très, très, très important et la fabrication du ciment en dépend. Nous souhaitons avec le cimentier Vicat, nous souhaitons donc que la définition du tracé de la ligne TGV prenne en compte l'existence de ce gisement clairement identifié, répertorié par l'Etat, reconnu et attribué à SODICAPEI, de façon à ce qu'on n'hypothèque pas à jamais une exploitation qui est porteuse d'avenir. Le cimentier qui est rentré au capital de SODICAPEI s'est engagé pour 50 ans d'activité. Il serait regrettable que la matière première en fasse défaut. Contrairement à ce que l'on peut dire pour d'autres exemples, le gisement de bauxite ne se déplace pas, la nature ou la banlieue nous l'a mis là, il est là, on ne peut pas. Alors, si l'on pouvait trouver un arrangement quelconque pour ne pas hypothéquer ce gisement, je crois que vous rendriez service à notre pays, à son besoin de matières premières qui est extrêmement important, à son indépendance, mais l'Europe est extrêmement intéressée. Dans le monde existent beaucoup de réserves de bauxite. Les types de bauxite de Villeveyrac sont assez rares dans le monde puisqu'ils sont classés dans les catégories de monohydraté, donc peuvent être utilisés sans qu'il soit nécessaire de faire de la calcination. La calcination, c'est un gouffre d'énergie, ça coûte très cher. Pour pouvoir utiliser les milliards de tonnes de bauxite qui existent sur l'écorce terrestre, il faut la déshydrater. La

bauxite de Villeveyrac peut être utilisée tel quel dans les cimenteries, dans les verreries et dans la sidérurgie. De grâce, essayez de nous trouver un arrangement, si le corridor 3 nord devait se faire, essayez de trouver un arrangement pour ne pas hypothéquer. Nous sommes à la disposition pour - comme l'Etat nous l'a accordé - vous donner toutes les limites du gisement.

Merci.

Claude BERNET

Merci M. Courtieu. Vous souhaitez prendre acte ?

Edouard PARANT

Alors, non, on prend acte évidemment. Alors, déjà, je voudrais vous dire que ça m'intéresse tout particulièrement parce que j'ai fait un doctorat sur des bétons à ultra haute performance dans lesquels il y avait 70 % de ciment. Donc, c'est toujours intéressant de revenir à ces chères études.

Concernant le choix du couloir, eh bien, il n'est pas fait. Et c'est justement l'intérêt du débat public de pouvoir vous faire entendre. Et ça sera, j'imagine, consigné dans le rapport. Moi, j'avais une question, c'est : vous avez parlé, en fait, d'exploitation souterraine. Aujourd'hui, ça veut dire que vous travaillez à quelle horizon de profondeur ? Est-ce que c'est 50 m ou est-ce que vous allez à 500 m sous terre ?

Robert COURTIEU

Actuellement, nous démarrons notre exploitation souterraine. De façon concomitante, nous avons une exploitation à ciel ouvert qui petit à petit va diminuer, diminuer, diminuer, et ça sera tant mieux pour l'environnement pour le dégât visuel que ça peut apporter, mais nous descendrons... le gisement descend jusqu'à 600 m de profondeur.

Edouard PARANT

Vous suivez une faille ?

Robert COURTIEU

Alors, compte tenu de l'angle d'influence dans le cadre de la mécanique des roches, l'angle d'influence, ça hypothèque tout à fait la réserve de gisement si le TGV ou du moins une ligne à grande vitesse devait passer à côté.

Edouard PARANT

D'accord. Merci. Vous pourrez nous laisser vos coordonnées à la fin de la réunion ? Merci.

Claude BERNET

Voilà. Monsieur ?

Bernard SOTO

Bernard Soto, Maire de Paulhan. Je voudrais reprendre rapidement ce qui a été dit tout à l'heure par le Premier adjoint de Clermont-l'Hérault. Bien entendu, je suis très sensible, moi aussi, au côté viticole puisque la Commune de Paulhan se trouve en AOC et en AOC Clairette du Languedoc. Mais je suis aussi sensible sur le fait que certaines parties du tracé passent aussi sur la Clairette du Languedoc dans notre zone.

Moi, je voudrais surtout venir sur la suite ; c'est-à-dire que personnellement je serais favorable effectivement à une solution qui est la solution 3, comme elle a été dite tout à l'heure par le Premier adjoint, mais je voudrais savoir pour la suite, pourquoi ? Parce que tout simplement depuis des années et des années, la Commune de Paulhan donc a arrêté d'avoir une ligne chemin de fer active dans les années 75. Mais depuis des années et des années, on nous réserve dans le plan local d'urbanisme des zones sur lesquelles il y a les lignes chemin de fer. Donc, j'aimerais savoir si dans l'avenir lorsque cette ligne à grande vitesse et lorsque ce fret seront mis en place, est-ce que l'on peut espérer que certaines lignes soient réactivées parce qu'il y a à ce moment pas mal de difficultés. C'est vrai que l'A750 est en train de se développer mais il n'y a pas mal de difficultés pour certains pour aller sur Montpellier. Il n'y a pas mal de covoiturage qui se met en place.

La deuxième chose concernant le fret. Si l'on veut effectivement faire du fret, il faut aussi aller chercher les marchandises là où elles sont ; c'est-à-dire assez près des zones

d'activité. La ligne chemin de fer à l'heure actuelle s'arrête à Lézignan-la-Cèbe, à 2 km de Paulhan, il y a juste à traverser, je veux dire, une intersection. Donc, ma question, c'est : qui aurait-il derrière ? Parce que c'est très bien de construire pour l'Europe mais il est aussi bien de se préoccuper de ce qui existe et de ce que sort l'avenir du territoire. Donc, dans le cadre de l'aménagement du territoire, que va-t-il être fait des anciennes lignes et comment vont-elles se développer ? Parce que le territoire en a besoin. C'est très bien qu'on a une ligne à grande vitesse mais il est aussi important que le territoire ait des lignes qui lui permettent et aux voyageurs et au fret de pouvoir fonctionner.

Claude BERNET

Merci beaucoup.

Edouard PARANT

Alors, vous posez la question plutôt finalement du devenir des lignes actuelles même si elles ont été construites il y a un certain nombre d'années et qui aujourd'hui ne sont plus circulées et quelle est la politique finalement de RFF vis-à-vis de ces lignes qui notamment concernent votre commune. Alors, je pense que Christian Petit va pouvoir vous apporter quelques éléments notamment focalisés sur votre territoire et puis vous expliquera le processus qui fait qu'on rouvre ou pas une ligne, et quelles sont les étapes en fait finalement réglementaires à suivre ? Allez-y Christian !

Claude BERNET

Il faudrait passer un micro au Directeur régional de RFF qui a des choses à dire. Voilà. Maintenant, il a une voix.

Edouard PARANT

La carte ? On va d'abord vous présenter la carte et puis après on reviendra sur le processus.

Christian PETIT

Bien. Alors, donc, vous voyez effectivement les tracés des anciennes lignes qui ne sont pas circulées, comme on le voit, ce sont les couleurs orange par rapport à la légende. Quelle est la politique de Réseau Ferré de France ? Bon, l'histoire fait qu'à partir d'une date, il n'y a plus de circulation sur une ligne. Vous avez parlé de 1975, donc on prend acte de cette date, RFF, à l'époque, n'était même pas en gestation. Pour rouvrir une ligne, on a plusieurs préoccupations. En général, on est sollicité, on est sollicité par une collectivité, plusieurs des associations et la première chose que l'on fait, c'est que l'on commence à regarder si, après une étude socio-économique, on a un potentiel de trafic qui permet de faire l'investissement qu'on aura à faire pour rouvrir la ligne. Ce n'est pas tout d'investir sur une ligne si on n'y trouve pas ensuite de trains à faire circuler en nombre par rapport à l'investissement qu'on a fait. Donc, une fois qu'on avait fait cette étude socio-économique qu'avec les partenaires : régions, communes, conseils généraux, éventuellement l'Etat et nous, nous passons à l'étape suivante. C'est de faire une étude de coût de réouverture de la ligne ; c'est-à-dire s'il faut rouvrir les gares, refaire la totalité de l'infrastructure, la signalisation ou que partiellement selon l'état de la gare, l'infrastructure. Une fois que cette évaluation financière est faite, il faut - bien, c'est comme dans un cas de projet de ligne nouvelle - trouver des cofinanceurs pour la réaliser puisque nous ne sommes pas les seuls à financer ces réouvertures de ligne.

Mais par rapport au souci qui a été exprimé d'aménagement du territoire, de déplacement pendulaire pour aller d'un point à une grande agglomération, comme Montpellier par exemple, ce type de projet peut trouver des pertinences qu'il faut simplement vérifier par des études avant de se lancer dans ce type de dispositif. Ce que je voulais dire, c'est que RFF a en France un nombre de kilomètres dans cette situation qui est très important, entre 6 et 10.000 km de voies qui sont là, non circulées, retranchées de notre patrimoine ou maintenues dans notre patrimoine et non circulées. Pour trouver du fret sur une ligne qu'on conviendrait d'être mixte à l'occurrence puisque, si j'ai bien compris la proposition ; c'est-à-dire à la fois du TER et du train de fret, il faut trouver des wagons à faire circuler et des opérateurs qui accepteront de réaliser cette opération.

Voilà ce que je pouvais dire rapidement sur la problématique, qui n'est pas simple, je le concède.

Claude BERNET

M. le Maire, on va vous redonner la parole pour répondre ou dialoguer.

Alain CAZORLA

Je serais très rapide. Mais, si vous voulez, j'aurais aimé que vous remettiez, s'il vous plaît, le tracé parce qu'il a été oublié quand même la partie de Vias jusqu'à Lézignan-la-Cèbe qui est en activité...

Edouard PARANT

On va la remettre, oui.

Alain CAZORLA

Voilà. Donc, il manque ce tracé qui existe et qui fonctionne...

Edouard PARANT

Alors, en fait, toutes celles qui fonctionnent, elles sont en grisé en dessous. Donc, elles existent toujours.

Alain CAZORLA

D'accord. Ça c'est le premier point et puis le deuxième point, si vous voulez, c'est le problème devant lequel se retrouvent toutes les communes qui ont des lignes qui ne fonctionnent pas ; c'est-à-dire quid de l'entretien. C'est-à-dire qu'à l'heure actuelle, l'entretien n'est pas réalisé par RFF ; c'est-à-dire qu'on a des ponts qui ne sont pas entretenus, qui font des barrages, des embâcles, des lignes où les herbes poussent et où à la limite les communes ensuite se substituent et entretiennent. Donc, je dirais que ça entraîne aussi pas mal de désagrément. Donc, c'est vrai que quand on demande - ce n'est pas une demande totalement idiote, étant donné que la ligne n°2 du tramway arrive à l'heure actuelle jusqu'à Montbazin - qu'on sait très bien qu'il y a d'énormes difficultés pour aller à Montpellier, qu'on sait très bien qu'il y a d'énormes difficultés pour aller sur Béziers. Je crois qu'il faut qu'on se pose les questions à ce niveau-là parce que tout le monde parle du Grenelle de l'environnement mais on utilise de plus en plus de voitures et de plus en plus de CO₂. Donc, je crois qu'il y a des choses à peser. Il faut peser et aller jusqu'au bout.

Claude BERNET

Nous collectionnons des propositions très intéressantes ce soir, je trouve. Alors, oui, Monsieur au micro n°3. M. Boisseau.

Eric BOISSEAU

M. le Président, merci. Le site de la CPDP est particulièrement riche et aujourd'hui, j'ai eu l'occasion de lire avec attention le cahier d'acteurs de la SNCF. La SNCF propose un nouveau scénario qui permettrait de faire circuler des TGV jusqu'à 360 à l'heure - c'est en page 4 de son cahier d'acteurs - en intégrant le report modal fret, donc, en proposant des réservations foncières pour 4 voies. Les 2 premières voies seraient réalisées uniquement pour le trafic de voyageurs, pour du 360 à l'heure, donc avec de vastes rayons de courbure d'au moins 8.000 m de rayon, donc, une insertion dans le territoire beaucoup plus difficile. Et en même temps, puisqu'il propose une réservation foncière pour 2 voies supplémentaires destinées au trafic fret de faible rampe, de l'ordre de 10 à 12 ‰ ; c'est-à-dire la multiplication des contraintes d'insertion. Or, les intervenants précédents dans la salle ont dit que le territoire traversé et susceptible d'être traversé par la ligne nouvelle est un territoire riche sur le plan écologique, riche sur le plan viticole, riche sur le plan environnemental, et qu'il fallait prendre de très grandes précautions pour insérer la ligne.

Est-ce que ça vaut le coup de faire une ligne apte à 360 à l'heure ? Donc, je vais reprendre quelques chiffres. En situation de projet en 2020, juste avant l'inauguration de la ligne, le trafic voyageurs est déjà de 23,8 millions de voyageurs. Chiffre que Réseau Ferré de France a cité. Actuellement, on en est à 10 millions de voyageurs ; c'est-à-dire que le doublement du trafic a déjà eu lieu avant que la ligne nouvelle Montpellier - Perpignan ne soit réalisée. Si Montpellier - Perpignan se réalise, on va passer de 23,8 millions de voyageurs à 25,9 dans le cadre du scénario 220 km/h, 120 km/h et on passerait à 27,3 millions de voyageurs dans le cadre du scénario plus de 300 à l'heure en voyageurs. Pour un écart de 1 million de voyageurs à peu près, est-ce qu'il est franchement raisonnable de tracer la ligne nouvelle pour du 360 à l'heure tel que le demande le cahier d'acteurs de la SNCF, tel que le propose le cahier d'acteurs de la SNCF ? Ou est-ce qu'il vaut mieux - en écoutant toutes les doléances qui émanent des territoires traversés - rester plutôt sur du 220 km/h avec la mixité avec du train de fret, situation que l'on retrouve ailleurs en France, par exemple la ligne de la plaine d'Alsace, par exemple entre Tours et Bordeaux mais aussi en Suisse, mais aussi en

Allemagne et dans bien d'autres pays. Donc là, il y a une véritable question dans la mesure où l'essentiel du gain de trafic voyageurs sera réalisé avant par les mises en service successives de Nîmes - Montpellier, de Perpignan - Figueras - Barcelone, de Rhin - Rhône.

Voilà. Merci.

Claude BERNET

Très bien. Monsieur, je vous redonne la parole, au micro n°2.

Daniel CALLAT

Oui. Très brièvement, Daniel Callat, Frêne 66. Je m'excuse si je ne me suis pas présenté tout à l'heure. J'appartiens à la Fédération d'association pour la défense de l'environnement et donc des paysages des PO.

Simplement, c'est que l'intervention, donc, la dernière intervention me fait penser aux propos tenus par M. Financement que vous aviez invité lors d'une des séances lorsque Jean-Paul Alduy - c'était à Perpignan - donc, avait soulevé la problématique d'acquérir de la réserve foncière en vue d'un développement donc de la ligne Perpignan - Narbonne. Et je me souviens des propos de ce monsieur qui avait souligné qu'il était hors de question donc de pouvoir obtenir des financements pour des réserves foncières. Donc, je ne voudrais pas qu'on croie que c'est possible. On aura déjà énormément de difficultés pour trouver des financements pour le projet définitif. Donc, je vois mal comment on pourra faire pour obtenir d'autres sources de financement.

Merci.

Claude BERNET

Oui. Je sais que vous avez un intérêt particulier pour les problèmes du financement. Je ne peux que vous rejoindre là-dessus. J'avais bien noté dans ses prises de position qui disent qu'il faut faire des réserves foncières. Je pense que la Commission ne manquera pas de souligner leur caractère quand même peu réaliste.

Alors, il y avait des demandes de parole. La SNCF souhaite dire un mot là-dessus ? Oui. Allez-y, monsieur...

Dominique LECLUSE

Oui. Bonsoir Dominique Lécluse SNCF. Je voudrais répondre donc aux remarques qui ont été faites.

D'abord sur la vitesse de la ligne, si on prend la ligne à grande vitesse est européenne, je voudrais dire que la ligne a été construite pour une vitesse au moins supérieure ou égale à 350 km/h. Du côté espagnol, la ligne Barcelone-Perpignan est réalisée pour des vitesses qui pourraient atteindre 350 km/h également. Alors construire une ligne à grande vitesse n'est pas forcément d'y rouler tout de suite à grande vitesse mais permettre de réserver l'avenir. Aujourd'hui, les rames TGV qui sont en construction et en conception à Alstom sont des rames qui peuvent rouler, qui pourront rouler au moins à 360 km/h. Je pense que c'est préparer l'avenir que de réserver la possibilité d'avoir une circulation de 350 ou 360 km/h sur la ligne nouvelle.

Pour ce qui est des courbes, vous savez que les courbes à V 350 ou 60 sont à peu près les courbes retenues pour le scénario 3 dans lequel il y a des difficultés techniques d'avoir sur la même voie des trains qui sont à grande vitesse et des trains de fret. De la même manière, les pentes du scénario 3 sont également les pentes qui seraient celles nécessaires, donc de l'ordre de maximum 12 et demi pour 1000.

En ce qui concerne donc le fait d'avoir plutôt des lignes dédiées dans un corridor qui lui serait mixte naturellement, si on prend justement les préconisations du projet de lois Grenelle I sur l'environnement, les préconisations représentent de l'ordre du double du nombre de trains que prévoit le scénario présenté par Réseau Ferré de France. Là, il faut bien voir aussi que ce projet est un projet qui a une cohérence au niveau du projet du réseau européen à grande vitesse et que plus les trains de voyageurs pourront rouler vite, plus ils permettront aussi de rapprocher Languedoc-Roussillon des régions adjacentes et notamment des villes telles que Toulouse, Marseille ou Lyon par exemple.

Il ne faut pas oublier non plus que plus on pourra circuler rapidement sur ces lignes et plus on pourra également développer un service intercity à grande vitesse entre les grandes villes de la région et les régions adjacentes sachant qu'une ligne LGV dédiée permet quand même d'avoir beaucoup de capacités pour les trains de voyageurs alors que la ligne mixte, quand on dit par exemple que l'on peut faire encore une cinquantaine de trains, il faudra choisir ces 50 trains, des TGV, des trains de fret et des TER.

Voilà. Merci.

Claude BERNET

Très bien. Alors, moi j'ai vu quelqu'un au micro n°4. Monsieur ? Il y aura peut être quelqu'un ensuite.

Didier RAVOT

Oui, je m'appelle Didier Ravot. Moi je ne suis rien, je ne représente rien, aucune association donc je suis monsieur tout le monde et je voudrais donc poser deux questions assez bêtes. Je voudrais savoir simplement si le fait qu'une ligne traverse une commune ou qu'une gare soit implantée sur une commune coûte de l'argent, rapporte de l'argent ou est neutre au niveau financier pour la commune. Ça c'est ma première question.

Ma deuxième question, je voudrais savoir si dans l'avenir qui est étudié par la SNCF a été pris en compte le problème de l'urbanisation parce que quand vous prenez par exemple une autoroute et que vous avez les voies de desserte de cette autoroute, il est évident que ces voies de desserte servent de points de focalisation pour l'urbanisation ; or nous savons tous que l'urbanisation en ce moment dans le Languedoc-Roussillon est une urbanisation effrénée et totalement incohérente, chaotique dirais-je. Donc, je voudrais savoir si dans les plans qui sont élaborés par la SNCF, est pris en compte le fait que la création d'une gare crée un point de focalisation sur l'urbanisation et cette évolution de l'urbanisation a été prise en compte dans l'évolution du projet.

Merci.

Claude BERNET

Alors, ce n'est pas la SNCF qui va vous répondre c'est RFF.

Edouard PARANT

Concernant en fait la méthodologie de travail pour définir un couloir et notamment la réflexion sur les gares, en fait on se projette à l'horizon 2020, même au-delà et une des premières choses que nous avons fait c'est d'aller voir les collectivités et de recueillir l'ensemble de leurs projets de développement à l'horizon du projet, soit qu'il soit réalisé dans les 5 ans à venir soit que ce soit réalisé dans les 25 ans à venir. Cela concerne évidemment tous leurs projets d'infrastructures de transport, cela concerne évidemment leurs grandes orientations en matière de développement de quartiers, que ce soit des quartiers d'habitation ou des quartiers d'affaires.

Donc ce diagnostic territorial, vous le retrouvez notamment au travers des rapports d'étude qui sont consultables sur le site de la CPDP. Il y a un rapport qui s'appelle « Thématique desserte des agglomérations » et un autre « Aménagement du territoire ». Et donc, vous pourrez retrouver ces documents.

Eh bien, le diagnostic aire de vie par aire de vie, lequel sont les grandes orientations prises par les collectivités et en quoi le fait d'aller identifier plusieurs sites et finalement de n'en retenir que certains eh bien, est en cohérence avec la politique d'urbanisme et d'aménagement du territoire des partenaires. On ne vient pas imposer notre projet dans un territoire, c'est bien une démarche de longue haleine avec l'ensemble des partenaires, en l'occurrence les décideurs politiques puisque ce sont eux qui portent le projet de ville ou le projet de territoire.

Didier RAVOT

Concernant les problèmes des finances au niveau de la commune, de l'impact sur les finances de la commune, du passage de la ligne ou la création d'une gare, est-ce que c'est positif, négatif ou neutre ?

Claude BERNET

Ça paie de la taxe professionnelle une gare ?

Edouard PARANT

Alors actuellement...

Claude BERNET

Question, hein.

Edouard PARANT

D'accord.

Claude BERNET

Oui, la SNCF répond. Oui.

Edouard PARANT

Au niveau de la gare, oui puisque vous avez une activité commerciale notamment qui se développe, de la taxe foncière...

Claude BERNET

Mais la gare elle-même ?

Edouard PARANT

Voilà. Au niveau de la ligne, il y a de plus en plus effectivement de communes qui réclament que le principe appliqué aux LGV soit le même que pour d'autres infrastructures comme les lignes électriques ou les concessions autoroutières. A ce jour, cela n'a pas été tranché.

Claude BERNET

C'est-à-dire ?

Edouard PARANT

Eh bien qu'il y a un coût au kilomètre de commune traversée.

Claude BERNET

Vous voulez dire une taxation au kilomètre ?

Edouard PARANT

Oui. La traversée de la commune. Ça a été émis déjà par d'autres personnes sur d'autres projets ferroviaires mais à ce jour cela n'a pas été tranché par les législateurs.

Claude BERNET

D'accord. Donc si j'ai bien compris, les gares génèrent de la taxe professionnelle et les lignes n'en génèrent pas. Eh ben, moi j'ai appris quelque chose ce soir mais sans doute vous aussi.

Bon le monsieur au micro n°2.

Pierre DROSS

Bonsoir. Pierre Dross, je travaille à la Direction Régionale de l'Environnement donc je m'intéresse à l'environnement mais je n'ai aucun mandat pour représenter mon service et pour intervenir en son nom.

Je souhaitais intervenir suite à l'intervention de M. Ravayrol je crois tout à l'heure qui a parlé de l'économie d'espace et de la consommation d'espaces par les projets.

Alors bon, j'ai entendu qu'il y a eu depuis une intervention sur les gares qui est un peu venue sur le sujet que je voulais rajouter mais c'était effectivement sur les gares parce qu'il est intervenu en demandant, M. Ravayrol est intervenu en demandant si les différents tracés pourraient avoir une influence sur la consommation d'espaces. Et on lui a répondu qu'on verrait en étudiant les tracés. Mais en fait ça n'aura pas un impact extrême sur la consommation d'espaces. Par contre les gares, cela peut tout à fait avoir un impact important sur la consommation d'espaces et bon cela vient d'être dit mais c'est vrai que les... un certain nombre de communes souhaitent des gares nouvelles avec des projets d'urbanisation autour de ces gares. Et cela effectivement, cela peut avoir des intérêts économiques, évidemment. Cela peut aussi avoir des grosses conséquences en matière de consommation d'espaces. Effectivement, la question de M. Ravayrol m'a semblé particulièrement intéressante et j'avais trouvé que c'était un peu dommage de lui répondre que les différents scénarios n'auraient pas une grande influence sur la consommation parce

que c'est vrai que les scénarios de ligne n'en auront pas beaucoup mais les scénarios de gare pourront en avoir beaucoup.

Claude BERNET

Absolument. Alors au micro n°2, le monsieur qui est là. Enfin, il est avec son propre micro.

Louis GRANDJACQUET

J'ai la chance d'avoir un micro individuel et portatif.

Claude BERNET

Voilà.

Louis GRANDJACQUET

Louis Grandjacquet, Association TGV sud, territoire et environnement.

On voit bien à ce stade du débat qu'un certain nombre de logiques s'affrontent et que des intérêts qui ne sont pas forcément très compatibles entre eux se manifestent. On voit bien par exemple que la très grande vitesse fonctionne bien sur les longues distances avec le minimum d'arrêts et donc concilier de la desserte régionale, même interrégionale à très grande vitesse n'est pas forcément synonyme de bonne desserte de l'ensemble du territoire mais plutôt réserver des distances assez longues entre pôles importants. Alors que si on prend en compte les besoins régionaux, l'aspect très grande vitesse devient secondaire compte tenu des faibles différences de temps de parcours à partir du moment où il y a un ou plusieurs arrêts.

Egalement, en ce qui concerne la façon d'apprécier l'évolution du transport, il est bon de préciser que les chiffres que vous aviez donnés concernant l'évolution des trafics sont des chiffres qui sont des extrapolations calculées dans des conditions analogues aux conditions actuelles qui ne prennent pas en compte d'éventuels changements de règles du jeu ce qu'on pourrait pourtant fortement souhaiter si le report modal est un aspect important. Donc, c'est vrai que d'un côté, on voit toujours plus de voyageurs le plus rapidement possible pouvant arriver sur notre territoire dans une vision de développement qui grosso modo est celle qui a prévalu jusqu'à maintenant et une autre vision où on prend davantage en compte les facteurs limitants comme la saturation des voies de communication, les nuisances, l'évolution climatique. Et à ce moment-là, la priorité revient aux capacités de report modal pour limiter les impacts négatifs sur l'environnement, la qualité de vie et l'aménagement de l'espace.

Bien sûr, cette deuxième perspective inclut que les règles du jeu puissent évoluer. Même chose pour l'aménagement de l'espace où on met la priorité aux infrastructures, avec des infrastructures modernes créées de toutes pièces notamment pour les gares nouvelles et l'espace disponible est considéré comme relativement abondant ou bien on donne la priorité à l'accès aux centres-villes ; c'est-à-dire qu'on a le souci de l'économie de l'espace, on a le souci d'utiliser au maximum les infrastructures existantes, non seulement en prenant en compte des besoins actuels d'espaces mais des besoins futurs notamment le maintien de l'agriculture, la biodiversité et aussi des besoins qui sont très faibles actuellement mais qui peuvent prendre de l'importance par exemple la production d'énergie, de matériaux, d'énergie renouvelable et sans oublier bien sûr le cadre de vie. Bien sûr, notre association est pour la deuxième de chaque alternative évoquée.

Claude BERNET

Très bien. Alors, au micro n°4, monsieur qui voulait réintervenir, avec plaisir on vous écoute.

Jean-Luc SAUMADE

Oui. C'est une réaction à l'intervention du monsieur qui travaille à la DIREN qui m'a un peu étonné en disant que la ligne n'était guère consommatrice d'espaces. or là, on voit que petit à petit, on va parler d'espaces résiduels pour ce qui n'est pas mangé par les tracés d'autoroutes, de zones artisanales, de lotissements évidemment et maintenant de lignes à grande vitesse. On peut être étonné, justement là j'y reviens aussi sur cette alternative nord-ouest, alors même qu'on est en train - entre Pézenas et Béziers - de tracer une nouvelle autoroute qui n'était peut-être pas vraiment utile. On aurait pu mettre un autoroutier, le trajet qui va de Pézenas à Bessan et qui relie l'A75 à l'A9. Bon, on a fait d'autres choix et chaque fois, ça bouffe de l'espace, ça bouffe de l'espace, très vite et ça en bouffe beaucoup. Voilà.

Donc, cette nouvelle ligne à grande vitesse, elle ne va pas être sans incidence sur la consommation d'espaces. Le monsieur qui tout à l'heure intervenait avec des données techniques sur les rayons de courbure et tout ça, enfin, pourrait nous donner un peu plus de détails sur la façon dont une ligne à grande vitesse consomme de l'espace. Ça c'est un peu, je crois que c'est un peu léger de dire, finalement il n'y a que les gares et leurs impacts urbains qui vont consommer de l'espace. Non, la ligne à grande vitesse va consommer beaucoup d'espaces. Elle va transformer des espaces naturels, agricoles en bord de voies ferrées.

Claude BERNET

Absolument. Est-ce que... alors en attendant peut-être que ça... on va demander à madame d'aller au micro n°2 et puis ça permettra peut-être à RFF de...

Sylvie LEBRETON

Pour compléter la réflexion de monsieur et par rapport à l'intervention qu'avait fait le monsieur de la SNCF tout à l'heure qui avait l'air de pousser plutôt pour une ligne à grande vitesse à 360 km, notre pays a été pas mal dirigé depuis les 30 dernières années par des technocrates qui poussaient vers de la haute technologie, toujours plus grand, toujours plus gros, toujours plus vite, toujours plus fort mais il faut peut-être aussi prendre en compte des notions de qualité de vie, d'espace vital, d'environnement qui peuvent peut-être devenir des critères prépondérants par rapport au toujours plus, toujours plus gros, toujours plus vite.

Claude BERNET

M. Boisseau ?

Eric BOISSEAU

Merci, M. le Président.

Claude BERNET

Il y a un vrai dialogue là. Tout le monde reprendre la parole, c'est bien. Oui. Allez...

Eric BOISSEAU

L'environnement est une question très importante.

Claude BERNET

Oui, absolument.

Eric BOISSEAU

Et l'insertion d'une voie ferrée dans un territoire aussi. Je vais parler du fret, parce que la SNCF dans son cahier d'acteurs se focalise sur l'extrême grande vitesse parce qu'elle se veut l'opérateur européen de référence pour le voyageur à longue distance. C'est une ambition pour une entreprise mais pour un territoire. Alors pour ce qui concerne le fret, actuellement sur l'artère littorale en Languedoc-Roussillon c'est 10 millions de tonnes. En situation de projet ce sera 19 millions de tonnes, presque un quasi-doublement. Mais quand on lit les documents qui sont sur le site Internet de la CPDP, on trouve des choses très intéressantes.

Pendant ce temps, entre 2004 et 2020, le trafic routier continue à s'accroître. Le trafic routier éligible au transfert modal représente actuellement 160 millions de tonnes et en 2020, c'est 190 millions de tonnes - enfin, c'est 155 je crois et 190 - l'augmentation est de plus 45 millions de tonnes pour la route, plus 9 millions de tonnes pour le fret ferroviaire, plus 45 millions de tonnes pour le fret routier. Je pense donc aux riverains de l'autoroute qui espèrent avec le doublé de lignes voir une réduction du trafic de camions.

Dans les documents que nous trouvons sur le site Internet, ce ne sera pas une réduction du trafic de camions sur l'autoroute que nous aurons, ça sera une augmentation de 45 millions de tonnes. Il y a un problème quelque part. Bien sûr, la responsabilité n'est pas de Réseau Ferré de France. La responsabilité, elle est dans le cadre institutionnel réglementaire, financier ; c'est-à-dire les contraintes qui pèsent actuellement sur le transport routier et ce n'est pas l'apparition prochaine puisque le secrétaire d'Etat au transport Dominique Bussereau a dit qu'ils allaient expérimenter ce qu'on appelle les Gigaliner, c'est-à-dire des convois routiers de plus de 60 t, ce n'est pas cette expérimentation qui va réduire le trafic routier et profiter au fret ferroviaire. Donc, il faudrait faire remonter maintenant, que si on veut un véritable report modal, la ligne nouvelle, le doublet de lignes est une condition

nécessaire, indispensable, en particulier le scénario 220/120 qui est celui qui permet de préserver le futur avec la réserve de capacité de 70 trains supplémentaires mais il faut aussi qu'au niveau de l'Etat et de l'Europe, entre autres avec la directive Eurovignette, il y ait une taxation différenciée de la route par rapport aux rails de manière à ce que le rail puisse élargir son domaine de pertinence.

Merci.

Claude BERNET

Il y a des jours où je me dis que le Languedoc-Roussillon, enfin en ce moment c'est... du fait de la pluie ça ressemble à la Suisse et justement, je vais pousser la comparaison un peu plus loin. Votre situation de point de passage obligé me fait penser quelquefois à la situation de la Suisse ou de l'Autriche, qui comme vous le savez ont accès... l'Autriche a réussi à maintenir le système en entrant dans l'Union Européenne en 1991, on a essayé de lui faire rentrer et elle a résisté vaillamment. Voilà.

Alors, monsieur au micro n°2.

Daniel CALLAT

Oui, M. Le Président. Je vais être très bref. C'est simplement pour rappeler plusieurs choses. La première, c'est que Christian Bourquin le Président du Conseil général des PO, vous avez bien précisé à Perpignan lors de la séance qu'en tant que futur financeur, il ne retenait uniquement que l'infrastructure pour la ligne nouvelle mixte et qu'il ne voulait pas entendre parler de gare nouvelle parce que ceci avait été présenté notamment par la CCI et d'autres acteurs. Donc, je voudrais simplement souligner que dans certains cas, vous avez des collectivités qui vous répondront non. Nous allons financer une infrastructure particulière et pas autre chose. Ça, c'est le premier point.

Deuxième point, je souhaiterais qu'Edouard Parant nous précise - il avait déjà dit mais je l'ai oublié - pour les raccordements, la surface d'espace que cela demande dans le cas de création d'une gare nouvelle, je ne me souviens plus et d'autre part, le coût a minima d'une gare nouvelle parce qu'encore une fois, ces problématiques de financement, il faudra absolument en tenir compte.

Et enfin dernier point par rapport à la SNCF, je suis un peu surpris que la SNCF veuille privilégier à tout prix une opération uniquement voyageurs parce que c'est contredire cette fameuse convention qui a été signée entre les deux gouvernements, je reviens là-dessus, pour le chaînon Perpignan-Le Perthus qui est terminé au point de vue travaux, il y a bien une mixité de la ligne, pourquoi ? Parce que le consortium a bien dit : « Moi, je veux rentabiliser l'opération que je finance à condition de pouvoir louer le maximum de sillons 24h/24 ».

Merci.

Claude BERNET

M. Lécluse.

Dominique LECLUSE

Merci.

Sylvie LEBRETON

Je voulais juste rajouter. D'autre part, faire une ligne LGV voyageurs uniquement à grande vitesse ne pourra que cautionner le doublement de l'autoroute existant parce qu'à ce moment-là, on ne peut pas mettre le fret routier sur les trains donc il faut doubler l'autoroute et cela va faire encore des dépenses et des nuisances environnementales.

Dominique LECLUSE

Merci. Je voudrais expliquer alors le volet fret parce qu'on n'a parlé que du volet voyageurs du cahier d'acteurs de la SNCF mais il y a un volet fret dans lequel justement on explique que la volonté - notamment de la SNCF mais d'abord exprimée par l'Etat - d'avoir un report modal, on la prend en compte en fait. Et on l'explique dans ce cahier d'acteurs, d'abord en nous montrant la mesure des enjeux. Comme je le disais les 3 scénarios - puisque le 4^e n'est quand même pas un scénario de ligne nouvelle - les 3 scénarios présentés par Réseau

Ferré de France permettent d'augmenter la part de marché, de quelque chose comme 5-6% aujourd'hui, du fret à de l'ordre de 8 à 10 % et que l'enjeu, il est bien au-delà.

Alors, ça peut être 50 ou 100 % mais en tout cas le projet de loi Grenelle I lui dit 25 % non routier dont une partie venant sur le fret ferroviaire donc c'est entre je dirais 15, 20, 25 % que l'on peut espérer et que ça, ça représente je dis bien un nombre de trains qui est très important par jour et que dans son cahier d'acteurs la SNCF explique aussi que si on prend le scénario n°3, dans ce scénario qui prévoit une mixité grande vitesse et fret, dans ce scénario, il y a un certain nombre de kilomètres, on dit grosso modo la moitié du parcours, sur lesquels il y a 4 voies pour permettre - comme ça a été expliqué très bien au début de la séance - aux trains, aux TGV de doubler les trains de fret qui vont sur ces voies-là.

Donc l'idée, elle est assez simple, elle est de dire si on veut un report modal, il faut... l'idéal c'est de porter l'ensemble de la plateforme à 4 voies, là on aura un réel report modal parce qu'une capacité d'une ligne dédiée fret comme c'est dans la Vallée du Rhône où il y avait la rive droite du Rhône qui est entièrement fret, la ligne TGV qui est entièrement TGV et la ligne, je dirais de la rive gauche qui elle est utilisée par quelques trains de fret, TGV et surtout les TER puisqu'elle dessert les villes.

Donc l'idée c'est de dire, déjà ces 90 km de ce scénario 3, pourquoi ne pas les utiliser pour faire dès le début, dès 2020 des contournements fret des agglomérations ; c'est-à-dire que la plateforme au droit des agglomérations serait à 4 voies parce que entre deux, la ligne classique fret et la ligne classique aujourd'hui, c'est la ligne actuelle permet déjà d'augmenter le nombre de trains. Dans tous les scénarios présentés, le nombre de trains de fret à l'horizon de 2020, il est de l'ordre du double du nombre de trains aujourd'hui sur les lignes classiques. Y compris en 2020, il y aura plus de trains de fret sur la ligne classique qu'aujourd'hui. Voilà.

Donc, la SNCF est très consciente justement des problèmes de fret, c'est pour ça qu'on dit si on veut regarder à long terme, ça c'est à long terme, il faudrait 3 lignes et dans un premier temps, c'est une ligne où il y ait vraiment de la vraie grande vitesse puisqu'on ne voudrait pas que les trains de fret viennent finalement empêcher ces grandes vitesses et si on ne peut faire la grande vitesse, on ne sait pas... je veux dire plus on augmente la vitesse, plus il y a des gains de temps, plus vous avez des voyageurs, plus vous pouvez faire une... augmenter l'offre et le nombre de TGV qui desservent les villes.

Donc la grande vitesse c'est ce que tous les réseaux français et européen ont montré, à cet intérêt-là de pouvoir densifier une offre et d'avoir un effet fréquence et un effet gain de temps. Et la SNCF donc propose dans un premier temps d'utiliser ces plateformes à 4 voies au droit des agglomérations de manière à délester et éviter d'ailleurs le passage de trains de fret dans le centre des agglomérations, cela représente à peu près 90 ou 100 km de faire ces contournements frets et à terme, d'avoir 3 lignes : la ligne actuelle, une ligne dédiée TGV et une ligne dédiée fret.

Voilà. Merci.

Claude BERNET

Bien. Une réponse à M. Callat et puis après, on va peut être s'arrêter parce qu'il va être 10h. Oui, M. Callat. Allez-y, prenez le micro 2.

Daniel CALLAT

Simplement, je ne me souviens plus de la distance absolument nécessaire a minima pour les raccordements dans le cadre de... par rapport aux réseaux existants pour les gares nouvelles et d'autre part, le coût d'une gare nouvelle. Merci M. Parant.

Edouard PARANT

Par rapport aux scénarios, le coût global qui vous a été présenté intègre on l'a dit, la ligne, les gares dont le nombre varie mais également le linéaire de raccordement. Et donc, les différents scénarios n'ont pas le même nombre de raccordements suivant qu'il y a des gares ou pas.

Et sur les scénarios, ce qu'il faut avoir à l'esprit c'est que pour 150 à 160 km de lignes nouvelles, il y a entre 20 et 40 km de raccordements. Donc en fait, ce que l'on paie, ce n'est pas 150 ou 160 km, c'est entre 180 et 200 km le projet de ligne. Et donc le fait de faire une

gare et un raccordement - ce qui est la solution la plus onéreuse - ou de faire la gare ou le raccordement, eh bien c'est une logique d'optimisation entre finalement la desserte du territoire et puis le coût financier pour la collectivité.

Alors une gare nouvelle, il faut s'imaginer que cela tourne entre 50 et 150 millions d'euro pour les plus beaux projets, avec un bel architecte mais cela dépendra de l'ambition de nos décideurs. Qu'est-ce qu'on trouve dans ce coût ? On trouve évidemment le fait d'avoir des voies ferrées et il y en a plus dans la gare. Donc, c'est le surcoût de lignes au niveau de la voie ferrée ; les aiguillages - les aiguillages ça coûte chère et dans une gare il y en a beaucoup - toute la signalisation ; la construction des quais ; la construction du bâtiment voyageur, c'est là qu'on retrouve notre architecte ; l'aménagement de l'ensemble des surfaces autour de la gare puisque la gare si on veut qu'elle vive, il faut pouvoir y arriver et en partir et faire en sorte que les communications entre le taxi, le tramway, le car, le bus, le vélo, tout ça, eh bien, ça s'organise bien surtout avec les besoins de mobilité, y compris pour les gens à mobilité réduite ; la mise en place d'escaliers mécaniques, d'ascenseurs. Maintenant on ne fait plus des projets de gare sans ces commodités-là. Donc, voilà le périmètre et évidemment les parkings qui ont un coût puisqu'on a beau ne pas en vouloir, les gens viennent majoritairement dans les gares nouvelles, même dans les gares actuelles, en voitures. Evidemment, plus on est proche d'une zone densément peuplée plus on peut mettre en place des rabattements par les transports en commun.

Donc vous voyez, le coût d'une gare il variera suivant la taille de l'agglomération, les facilités ou pas de réaliser la gare : est-ce qu'elle est à plat ? Est-ce que les lignes se croisent sur plusieurs niveaux ? Vous avez dans les rapports concernant la gare de Montpellier et la gare de Nîmes des chiffrages des différents sites. Et donc vous y verrez suivant les sites, eh bien que finalement le coût n'est pas identique. Mais comptez entre 50 et 100 millions d'euros, vous pouvez comparer ça, donc je vous l'ai dit, à un kilomètre de ligne à grande vitesse pour des raccordements, c'est de l'ordre de 20 millions d'euros du kilomètre.

Donc, il n'y a pas de réponse toute faite. Il faut regarder si les 2 lignes sont proches, si c'est compliqué de faire la gare, si c'est compliqué de faire un raccordement près de la ville. On ne peut pas au jour d'aujourd'hui vous dire, il y a une bonne solution puis il en y a une autre qui ne l'est pas.

Est-ce que j'ai répondu à vos deux questions ? Donc n'hésitez pas à aller chercher de l'information sur le site de la Commission particulière du Débat public. Il y a beaucoup beaucoup de rapports et vous y trouverez beaucoup de réponses.

Claude BERNET

Voilà. Eh bien écoutez, je ne vois plus de mains se lever donc je suppose qu'il n'y a pas de questions. Je voudrais vous dire que ce que je dis à la plupart des réunions, à savoir que vous avez été d'une parfaite courtoisie et que ce débat s'est bien déroulé à ce point de vue-là et je voudrais vous dire une chose que je ne dis pas très souvent, à savoir que je crois qu'on a fait avancer pas mal de choses aujourd'hui, un certain nombre de propositions concrètes ont été faites et qu'en tout cas vous avez enrichi le projet de rapport, qui n'existe pas encore mais enfin qui va commencer à prendre forme dans les semaines qui viennent.

Donc je voulais M. le Maire, messieurs les maires, mesdames et messieurs, vous remercier de votre attention et vous souhaiter une bonne fin de soirée.

Merci beaucoup.