

du **débat public**
Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan



Le Journal du
débat public



Consultez notre site
www.debatpublic-lnmp.org

Encore 2 mois pour débattre



Cela fait désormais deux mois que le débat public sur le projet de ligne nouvelle Montpellier Perpignan est ouvert.

À ce stade et après avoir débattu au sein de grandes villes du Languedoc-Roussillon telles que Montpellier, Narbonne, Perpignan et Béziers, un constat s'impose : le sujet intéresse.

Les participants sont nombreux lors de chaque réunion publique (entre 300 et 490 personnes à chaque réunion), et ils s'expriment aussi par le courrier et l'internet (1800 questions, plus de 500 avis et contributions, déjà 26 cahiers d'acteurs déposés, dont 12 édités et 14 en cours de réalisation).

L'intérêt pour le débat est perceptible chez les élus et les responsables consulaires, syndicaux et associatifs comme chez les citoyennes et citoyens.

Même si certains s'impatientent devant un projet évoqué depuis longtemps, ou ne comprennent pas qu'il faille plus de 10 ans pour le réaliser, les participants expriment leurs choix de façon claire et simple, chacun à leur manière.

Que ce soit sur le principe même de la seconde ligne, sur son caractère mixte ou spécialisé voyageurs, sur l'attention qu'il faut porter à l'environnement et au cadre de vie, les participants paraissent fermes dans leurs opinions, et heureux de se prononcer. En tout cas, la difficulté technique du sujet n'a pas rebuté nos concitoyens.

Beaucoup rappellent le contexte de ce projet, et demandent que l'on y soit attentif : la crise économique, qui rend plus difficile le financement, la puissance démographique de la région, qui exige un courant plus fort de créations d'emplois, la priorité au report des trafics de voyageurs et de fret sur le mode ferroviaire.

Ils seront à coup sûr attentifs à la suite donnée au débat.

Il y a encore 4 réunions publiques qui auront lieu à partir de 19h :

Le 14 mai à CLERMONT L'HÉRAULT

Le 11 juin à ALÈS

Le 18 juin à CARCASSONNE

Le 25 juin à MONTPELLIER

Et le site internet www.debatpublic-lnmp.org est ouvert, bien sûr, à toute heure. Visitez-le pour lire les questions, les réponses et les avis : peut-être vous incitera-t-il à apporter votre participation au débat.

**À ce jour, rien n'est joué, rien n'est acté.
C'est l'avis de chacun d'entre vous qui influera
sur la réalisation ou non de ce projet.**



Le débat en quelques chiffres au 30-04-09
8 933 visites du site Internet,
1 900 personnes présentes lors des 6 premières
réunions publiques,
2 983 abonnements aux publications du débat,
1 858 questions posées,
507 avis exprimés,
26 cahiers d'acteurs dont 12 publiés



Quelques extraits significatifs (réunions publiques,

Nous avons trois questions finalement à débattre ce soir. La première est l'opportunité même de ce projet. Doit-on le faire ? À RFF, nous le croyons. Cela a été rappelé, nous ne sommes pas les seuls à y croire. Il y a l'ensemble des collectivités qui nous ont accompagnées et l'Etat. Maintenant, la question vous est posée, vous qui venez ce soir pour nous entendre et pour débattre. Ce qu'il faut, c'est que vous réaffirmiez le fait que vous le voulez ce projet et surtout que vous précisez vos attentes. Oui, je le veux parce qu'il répond à certains de mes besoins et de mes attentes en matière de mobilité à l'horizon 2020 et au-delà.

Edouard PARANT, Chef de projet LNMP Réseau Ferré de France. Montpellier 12/03/09

Ma première réaction c'est d'abord une réaction de satisfaction puisque enfin, les choses sérieuses démarrent. On l'a tant attendu que l'on ne peut que se féliciter de le voir démarrer. Ce débat public arrive, il était temps... Alors vous l'avez compris, le Président Frêche et le Conseil régional sont déterminés. Ils l'ont prouvé. Nous avons signé un protocole d'intention pour le contournement de Nîmes-Montpellier en mettant fortement des sonnants et des trébuchants, 300 millions.... C'est un acte politique majeur.

Jean-Claude GAYSSOT, Vice-président du Conseil régional Languedoc-Roussillon. Béziers 02/04/09

Donc, aujourd'hui on veut le TGV et je crois que la très nombreuse assistance ici est là pour le prouver. Mais, parce qu'il y a des "mais", nous ne voulons pas un TGV au rabais car, le jour où vous aurez une ligne sur laquelle les trains circuleront à 220 km/h, ce sera terminé, vous aurez le train à 220 km/h et on ne reviendra pas dessus. Vous aurez votre ligne nouvelle, point final. Je le dis clairement, nous voulons un vrai TGV, c'est-à-dire de la grande vitesse, plus de 300 km/h, puisque aujourd'hui, on sait qu'on est capable d'aller jusqu'à 360 km/h...

Raymond COUDERC, Sénateur Maire de Béziers, Président de la Communauté d'agglomération, Béziers 02/04/09

Nous souhaitons tous jouer les cartes de l'ouverture, de l'accueil et de la mobilité comme le souhaite le Conseil régional. Nous souhaitons aussi recueillir les fruits de cet investissement. Le Conseil général et les Audois ne se résoudront pas à regarder passer les TGV.

Marcel RAINAUD, Président du Conseil général de l'Aude. Narbonne 19/03/09

Il faut qu'on soit unis les uns et les autres pour insister sur la nécessité de ce tronçon grande vitesse, quels que soient d'ailleurs les options et les scénarios qui seront arrêtés, comme un élément structurant d'une grande région. En tout cas pour moi, c'est primordial, une grande région entre Montpellier, Toulouse et Barcelone.

Jacques BASCOU, Député-Maire de Narbonne. Narbonne 19/03/09

Le débat public n'est pas seulement une obligation de la loi, c'est aussi un moment de démocratie et de réflexion avec une ambition très grande, qui consiste à faire participer le public le plus large aux décisions qui le concernent. Ce qui par exemple nous a conduits à diffuser à un million d'exemplaires les premiers documents du débat.

Claude BERNET, Président de la CPDP LNMP. Nîmes 23/04/09

Nous avons accepté qu'à travers la plaine du Roussillon, une voie nouvelle puisse se faire pour desservir l'Espagne qui le mérite et qui doit faire un gros effort pour se mettre à l'heure européenne, mais je crois que pour les Corbières, stop ! Il faut que le tracé Perpignan-Narbonne épargne l'éventration des Corbières en particulier les sites les plus symboliques.

Marc MAILLET, Président d'une Fédération départementale de protection de la nature, affiliée à France Nature Environnement, Perpignan 25/03/09

Concernant l'augmentation du trafic notamment du trafic marchandises. Je crois qu'aujourd'hui, on est à saturation sur l'autoroute. Dix mille camions/jour. On ne pourra pas en faire passer plus, sauf à doubler ou tripler l'autoroute. Demain, le trafic va augmenter, notamment sur les pays du Maghreb avec l'Union pour la Méditerranée. Cet ensemble de trafic ne peut plus passer par la route. La voie ferrée est quasiment à saturation. Je crois donc qu'il faut une ligne mixte : transport de passagers et fret.

Bernard FOURCADE, Président de la Chambre de commerce de Perpignan et Gestionnaire de l'aéroport. Perpignan 25/03/09

du débat (avis et questions)



“

La décision est évidemment française mais puisqu'on nous demande notre opinion sur les scénarios, je la donne, nous souhaitons que la décision française soit le scénario 3.

Manel NADAL I FARRERAS, Directeur de la mobilité, Généralité de Catalogne. Perpignan 25/03/09

“

Le souci n°1 de ce projet, je l'ai déjà dit et je le répète, c'est le financement. On commence à en parler, heureusement ! Pourquoi ? Je rappelle que dans le premier projet, le financement y était et nous a été repris.

Daniel CALLAT, Représentant de la Fédération Fresnes. Béziers 02/04/09

“

Première chose le fret. Je pense qu'aujourd'hui c'est réellement quelque chose de complètement incontournable. Ceci étant, j'ai un vrai questionnement fondamental : la SNCF est-elle capable d'en faire ?... Deuxièmement, la gare. La gare voyageurs pour moi, je veux qu'elle soit en centre-ville. Donc j'ai un vrai questionnement sur une gare voyageurs qui ne serait pas en centre-ville. En revanche, il y a un point sur lequel je n'ai pas une réponse mais des soucis. Nous sommes dans une zone très inondable, dans l'Aude juste avant de contourner Narbonne. La "transparence" de la voie est un élément absolument fondamental pour que l'eau puisse circuler parce que sinon, ici, on a une voie ferrée qui saute à chaque fois qu'il y a une grosse inondation. Et puis deuxième élément, quelqu'un l'a dit, on est dans une région superbe. On a même un parc naturel régional... Je voudrais dire qu'il faut vraiment être très, très attentif à l'endroit où on va passer. Ce sont des infrastructures linéaires qui risquent de couper des passages d'un lieu à un autre. On est en train de travailler justement sur des trames vertes et bleues qui permettent de faire circuler l'ensemble des faunes d'un point à l'autre, il ne faut pas les couper. Voilà tout un ensemble de prises en compte de l'aspect environnement et intégration de paysage, bien évidemment.

Maryse ARDITI, Écologiste. Narbonne 19/03/09

“

Je crois qu'aujourd'hui, sans vouloir être donneur de leçon, hors des intérêts partisans, je pense que c'est d'abord l'intérêt commun à la transmission aux générations futures qui doit nous guider aujourd'hui dans nos débats. Avec une réflexion, un horizon non pas 2020 comme le mentionne le projet, mais plutôt à 2040 ou 2050, n'en déplaise à certains. Trop d'exemples malheureux dans le passé doivent nous aider dans la réflexion. Quatre lignes à grande vitesse aujourd'hui en France qui ne sont pas mixtes et qui nous coupent de tout développement du fret. Et les expérimentations aussi, plus que hasardeuses en matière de gares nouvelles qui leur ont valu le terme de gares betterave ou gares en plein champ...

Sur le volet gare nouvelle qui oppose actuellement le monde politique, on l'a vu au travers des médias, il convient à notre avis de ne pas se précipiter sur cette question, afin de ne pas faire tout et n'importe quoi. On risque de voir comme c'est déjà un peu le cas, s'entredéchirer élus et citoyens de chaque territoire pour gagner un combat qui serait du type perdant-perdant pour l'ensemble des citoyens... cela impliquera aussi dans nos débats une maîtrise des ressources foncières, qui sont à définir autant sur la taille que sur leur localisation, pour effectivement créer par la suite une gare nouvelle.

Jean-Marc BIO, Syndicat CGT des cheminots de Béziers. Béziers 02/04/09

“

Aujourd'hui, nous utilisons des lignes qui ont été construites au XIX^e siècle. Nous sommes au XXI^e siècle. Ces lignes sont utilisées depuis plus d'un siècle. Elles vont encore servir pendant de nombreuses années. La ligne dont nous débattons aujourd'hui va commencer à fonctionner en 2020. Il faut donc se poser la question de quoi aurons-nous besoin en 2120 ?

Il s'agit d'un projet à très long terme... Et si je me permettais cette vulgarité je dirais : « Ne jouons pas petits bras »...

Nous sommes pour le scénario le plus intéressant nous semble-t-il, le scénario numéro trois qui permettra effectivement de faire circuler beaucoup plus de TGV, beaucoup plus de voyageurs. N'oublions pas également au niveau démographique, nous prévoyons d'ici 2030, huit cent mille habitants de plus en Languedoc-Roussillon. Où va-t-on faire passer tous ces gens ? Le commerce intra-européen va se développer dans des proportions phénoménales... Donc ne soyons pas modestes. Soyons ambitieux. C'est un investissement qui va servir à trois/quatre générations. Il ne faudrait pas que les générations futures nous reprochent le choix que nous devons faire.

Serge CLAUSSE, Président de la Chambre régionale de commerce et d'industrie. Montpellier 12/03/09

”

”

”

”

”



Je crois que là on arrive à une question qui a été évoquée au fil de la soirée, c'est le fret. Pour le fret, on a des ambitions de 3 millions de tonnes. Mais, à aucun moment, nous n'avons parlé de l'aspect commercial des choses, parce que le fret devra venir sur le chemin de fer, il ne suffira pas de lui mettre des sillons devant... Le fret est aujourd'hui en décroissance permanente depuis 15 ans, transporter 3 millions supplémentaires, c'est très ambitieux. Si l'on veut prendre tout le trafic d'Espagne, du Maghreb, etc., 3 millions de tonnes c'est complètement ridicule. Et à terme, il faudra prévoir une troisième ligne. Alors plutôt que de payer des surcoûts pour faire une ligne mixte avec des emprises au sol bien plus considérables puisque le profil en long est automatiquement adouci, il vaudrait peut-être mieux faire une ligne à grande vitesse pure et, prévoir par contre des réserves foncières car il y a une économie sérieuse entre la solution A et la solution B. Plutôt que d'investir bêtement ces sommes pour faire une ligne mixte, il vaudrait mieux garder cet argent pour prévoir des réserves foncières en espérant que le fret vienne un jour sur le chemin de fer ou que le chemin de fer attire le fret.



Louis-Jean ARTIS, Président de l'association Energie TGV. Perpignan 25/03/09

Avis n°87 le 23/03/2009

« Pourquoi gaspiller l'argent des contribuables, en ce temps de crise cruelle, nous sommes, ici, saturés de voies de communications. Plutôt restaurer les lignes secondaires et éviter que l'arrière-pays devienne un désert. »

Avis n°289 le 09/04/2009

« Le trafic ferroviaire aura-t-il besoin en 2020 de 2 lignes ? A mon avis, oui. »

Avis n°333 le 10/04/2009

« Pas de question, entièrement d'accord. »

Avis n°392 le 15/04/2009

« Pour moi, c'est un beau projet pour l'avenir et ce serait bien pour la région. »

Avis n°166 le 06/04/2009

« Ne pensez vous pas que le débat public va encore éloigner la réalisation du projet qui a été amorcé depuis de longues années...

Pour ma part, je fais confiance aux techniciens RFF et SNCF. Ils ont toujours fait la preuve de leur efficacité. »

Avis n°234 le 08/04/2009

« Mise en service dans environs 11 ans. Quel retard ! Il faudrait que ce soit tout de suite. Trop tard en 2020, le projet sera complètement dépassé. »

Avis n°158 le 05/04/2009

« Une gare voyageurs est un lieu où les trains s'arrêtent pour prendre et déposer les voyageurs. Lorsqu'un Train à Grande Vitesse est arrêté, c'est un train comme les autres. Il faut que l'usager qui veut prendre le train puisse venir à la gare par tous les moyens : à pied, à vélo, en auto, en train régional, en tram, en bus, en train interrégional. Il est évident que les gares existantes qui offrent ces possibilités doivent être reliées à la Ligne Grande Vitesse par des bretelles et modernisées. Pas de gare voyageurs au milieu des champs de vignes accessible qu'en automobile ! »

Avis n°265 le 09/04/2009

« Je suis pour une ligne nouvelle uniquement voyageurs pour concurrencer l'avion et conserver la ligne classique pour les marchandises, mais surtout permettre au privé d'emprunter la ligne marchandises, pour concurrencer le camion ou prévoir du ferroutage. »

Question n°619 le 18/03/2009

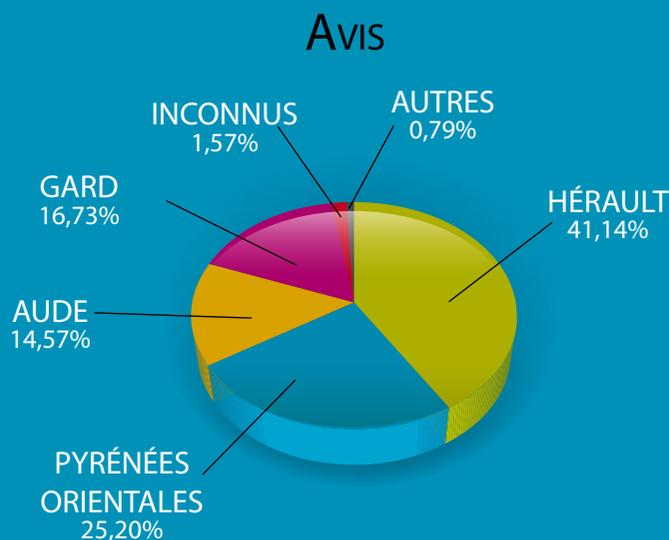
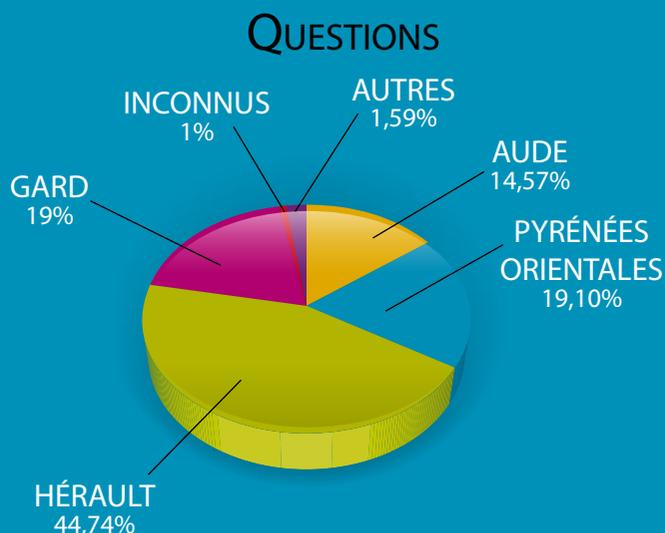
« En cas de construction de gares nouvelles, quelles sont les liaisons prévues entre celles-ci et les gares actuelles et, entreront-elles en fonctionnement en même temps que la ligne nouvelle ? »

« Si on veut engager un projet, il faut qu'on arrive à « boucler » la totalité du financement. On ne peut pas démarrer avant. Pour le TGV Est, qui a coûté, pour 300 km, 3 milliards 125 millions, les recettes attendues (c'est-à-dire les billets, au final) apporteront 23,4 % des financements ; il a fallu trouver le reste auprès de l'Etat (39,2 %), de l'Europe (10,24 %), des Collectivités territoriales (23,4 %) et du Luxembourg (3,76 %). »

Claude LIEBERMANN, Ingénieur chargé des financements de lignes TGV au Ministère du Développement durable
Perpignan 25/03/09

Quelles sont les origines géographiques des questions posées ?

Au terme de deux mois de débat et de 8 réunions publiques, voici les origines géographiques des questions posées et des avis exprimés.



Exprimez-vous : posez vos questions, donnez votre avis.

- Lors des réunions publiques
- Sur notre site Internet : www.debatpublic-lnmp.org
- Par courrier :

CPDP LNMP

Espace Richter Center - 80 place Ernest Granier - 34000 Montpellier
Tél. : 04 67 13 87 14 . Fax : 04 67 13 85 51
Email : contact@debatpublic-lnmp.org



Informez-vous : abonnez-vous gratuitement aux publications du débat.

- Sur notre site Internet : www.debatpublic-lnmp.org
- Par mail : Email : contact@debatpublic-lnmp.org

