

**RÉUNION D'OUVERTURE DU DÉBAT PUBLIC
SUR LE PROJET DE LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN**

**Jeudi 12 mars
Montpellier, Corum
19h - 22h**

Commission du débat public

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

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

Personnalités invitées par la CPDP autour du thème « Les attentes européennes, internationales et régionales »

- Jean-Claude GAYSSOT, Vice-président du Conseil régional Languedoc-Roussillon
- Ricard ANGUERA CAMOS, Adjoint au Secrétaire d'Etat de planification et relations institutionnelles, Ministerio de Fomento
- Manel NADAL I FARRERAS, Directeur de la mobilité, Généralité de Catalogne
- Alain BARON, Coordonnateur de Projets, DG Energie et Transports, Commission Européenne
- Hubert du MESNIL, Président de Réseau ferré de France

Monsieur Claude BERNET :

Mesdames, Messieurs, je voudrais d'abord vous dire combien la Commission du débat public se réjouit de vous voir si nombreux ce soir. Il est toujours, pour ceux qui organisent un débat public, important de constater que ce débat intéresse. Autre signe : nous avons reçu plus de 600 questions, sur les 10 premiers jours du débat. C'est important. Je me tourne d'ailleurs vers les représentants du maître d'ouvrage parce que 95 % de ces questions leur sont adressées, c'est logique. Et ils vont avoir beaucoup de travail.

Nous sommes réunis aujourd'hui pour cette réunion de lancement, un peu particulière puisque nous allons essayer de poser les jalons de ce débat. Je remercie beaucoup la presse régionale écrite, parlée, télévisée qui, depuis quelques semaines, fait un écho important à l'organisation de ce débat public. On a bien précisé les enjeux et ce n'est peut-être pas par hasard si nous recevons beaucoup de questions. C'est peut-être parce que les gens ont déjà été motivés. Aujourd'hui, nous avons la chance d'avoir un certain nombre de personnalités que je remercie tout particulièrement : un certain nombre de représentants des grandes institutions comme notamment la Chambre régionale de commerce et d'industrie, le Comité économique et social régional représenté par ses Présidents, Monsieur Clausse et Monsieur Maurice ; saluer aussi un certain nombre de partenaires du débat que sont d'abord le Directeur régional de l'équipement qui participera lui-même ou avec ses collaborateurs à l'ensemble des réunions et qui aura des choses à exprimer au nom de l'Etat ; la Directrice régionale de l'environnement qui s'apprête d'ailleurs à prendre des fonctions plus larges au sein de l'administration de l'Etat ; également un partenaire du débat important qui est l'entreprise publique SNCF ; elle n'est pas le maître d'ouvrage mais sa connaissance du dossier sera évidemment mise à l'épreuve, dans les 12 réunions de ce débat. Et donc, je remercie Madame Eymieu qui est Directrice du projet, et Monsieur Philippe Bru, Directeur régional de la SNCF.

La commission du débat public se présente à vous pour la première fois aujourd'hui : Alors, si je commence par ma droite, Jean-Pierre Richer, membre de la commission, ancien préfet de région. A sa droite, Claude Sylvain Lopez, ancien président du Tribunal administratif de Nantes et de Lyon, qui est entre autres notre spécialiste des affaires juridiques. A sa droite aussi, une autre juriste, qui a été une élue locale au Havre dans le domaine de l'environnement, Chantal Sayaret ; à sa droite Didier Corot qui est paysagiste et qui travaille en libéral en Provence Alpes Côte d'Azur et qui a aussi beaucoup travaillé dans la région Languedoc-Roussillon ; et puis à l'extrémité de la table, Cécile Valverde qui est ancienne élue locale de la région de Toulouse.

Toutes ces personnes, je vous les ai présentées pour bien marquer que le travail de la commission est un travail collégial. Nous sommes chargés d'organiser ce débat. Nous sommes chargés d'en rendre compte. Et nous le faisons de façon collégiale. Voilà la Commission, assistée de sa Secrétaire générale, Audrey WU, qui veille à la bonne organisation de ce débat

Nous allons entrer dans ce débat en commençant par passer la parole au maître d'ouvrage qui va nous expliquer le projet, si du moins un certain nombre de gens ont encore besoin de le connaître parce qu'il a été tout de même beaucoup publié dans la presse.

Ensuite, comme nous avons la chance aujourd'hui d'avoir un certain nombre de personnalités qui nous sont venues quelquefois de loin et je les remercie particulièrement, nous allons essayer d'organiser un débat avec eux et avec la salle sur le thème des attentes. « Quelles sont les attentes par rapport à ce projet ? ».

Le premier d'entre eux est M. Jean-Claude Gayssot, ancien ministre de l'équipement et qui sur ces sujets est un expert ; il représente ici le Conseil régional. Et à lui, nous allons demander de nous dire quelles sont les attentes économiques et sociales de cette région par rapport à ce projet.

Et puis, nous avons aussi deux représentants de nos voisins et amis du Sud ; c'est-à-dire d'une part M. Ricard Anguera qui est adjoint au Secrétaire général des transports terrestres à Madrid, au Ministère espagnol de l'équipement, et également Monsieur Manel Nadal, qui est le Secrétaire général du département de la mobilité et des transports à la Généralité de Catalogne. J'essaie de traduire en français les titres de ces deux personnalités. Et on va leur demander de nous exposer le point de vue de nos voisins. Et d'ailleurs, la Généralité a déjà préparé un cahier d'acteurs que nous

avons reçu. C'était un des premiers cahiers d'acteurs reçus et nous en remercions nos voisins. Nous avons aussi quelqu'un qui nous vient de la Commission européenne, M. Alain Baron, chargé à la direction générale des transports de l'Union des problèmes de liaisons sud-européennes et notamment France Espagne. Et puis à toutes ces personnalités, nous aurons quelqu'un qui pourra répondre non pas sur les attentes mais sur les propositions du maître d'ouvrage, à savoir Monsieur Hubert du MESNIL, président de RFF.

Donc, voilà comment nous allons nous organiser mais je rassure la salle : il n'est pas question de faire simplement un débat à la tribune. Toutes ces personnalités ont bien entendu accepté très volontiers de participer à un débat avec la salle. Et donc, dès que nous aurons entendu le maître d'ouvrage, nous pourrons commencer ce débat entre la tribune et la salle.

Alors avant toute chose, je voudrais respecter une des grandes traditions républicaines du débat qui est que le Maire ou le représentant du Maire de la commune qui nous accueille, en l'occurrence c'est Monsieur Serge Fleurence premier adjoint à Madame Mandroux, Maire de Montpellier, dise quelques mots pour accueillir et ouvrir le débat.

Monsieur Serge FLEURENCE :

Bonsoir ! Je tiens préalablement à excuser Madame le Maire qui ne peut être présente ce soir. Elle m'a demandé de remercier tout d'abord la Commission particulière du débat public de la ligne Montpellier Perpignan et en particulier M. BERNET pour l'organisation de ce débat et surtout pour l'organisation de cette réunion ici à Montpellier.

Notre ville est particulièrement fière et heureuse d'accueillir la première réunion de ce débat public qui est engagé depuis le 3 mars et qui constitue un véritable événement pour la ville et pour toute la région. Au nom de Madame le Maire, je salue les nombreuses personnalités qui ont accepté de se déplacer et d'être parmi nous ce soir. Monsieur Ricard ANGUERA CAMOS, adjoint au Secrétaire d'Etat espagnol de planification et relation institutionnelle, Monsieur Manel NADAL I FERRARAS, Directeur de la mobilité de la Généralité de Catalogne, Monsieur Alain Baron, Coordinateur des projets et DG énergie et transport à la Commission européenne, Monsieur Hubert du MESNIL, Président du Réseau Ferré de France, Monsieur Jean-Claude Gaysot, ancien ministre, vice-président du Conseil régional Languedoc-Roussillon.

Je leur souhaite au nom de la Ville, au nom de sa municipalité, la bienvenue à Montpellier et leur présence laisse augurer d'un très riche débat.

La présence des représentants espagnols montre à quel point ce projet influe au-delà de nos frontières françaises. Je remercie Réseau ferré de France, M. Petit, Directeur régional de RFF, Monsieur Parant, Chef de projet de la ligne Montpellier Perpignan, pour la présentation qu'ils vont nous faire de ce projet. Enfin, je remercie l'ensemble des personnes présentes ce soir dans cette salle, les Montpelliéraines et les Montpelliérains et bien entendu ceux qui viennent de l'extérieur et que nous sommes heureux d'accueillir.

Depuis longtemps, on parle de la ligne grande vitesse Montpellier Perpignan qui devrait relier Montpellier à la frontière espagnole, permettant ainsi à la région de se connecter aux réseaux nationaux français/espagnol dans la grande vitesse. Cette ligne est inscrite au schéma national des lignes ferroviaires à grande vitesse depuis 1992, et qualifiée de projet d'intérêt général depuis 2000. Aujourd'hui, toutes les collectivités de la région et tous les habitants se réjouissent de constater que ce projet de Ligne nouvelle est dorénavant bien engagé depuis 2006 et soumis au débat. Nous espérons tous ardemment que ce projet aboutira le plus rapidement possible et qu'en 2020, nous disposerons de cette nouvelle infrastructure. La ville de Montpellier dont j'exprimerai les vœux tout à l'heure, la ville de Montpellier attend beaucoup de ce débat et de cette réunion. Elle espère que ce soir mais également tout au long de la durée du débat jusqu'au 3 juillet, chacun et chacune pourra prendre connaissance du projet, apporter ses remarques, ses propositions, son avis et ainsi amener des éléments qui enrichiront le débat et qui permettront d'optimiser ce projet et lui donner toute sa cohérence et d'influer sur les dirigeants Français pour qu'il aboutisse.

La ville de Montpellier a d'ores et déjà entamé son travail d'acteur dans ce débat en organisant les 4 et 5 mars une rencontre entre les 8 villes concernées par ce projet, Barcelone, Gironde, Figueras, Perpignan, Narbonne, Béziers, Toulouse, Montpellier. Cette rencontre a permis d'affirmer la

solidarité de ces villes dans la même volonté de voir la concrétisation de la ligne. Il a été décidé lors de ces journées de formuler par un cahier d'acteurs commun des vœux auprès de Réseau ferré de France qui en est le maître d'ouvrage. La ville de Montpellier réalisera également un cahier d'acteurs en son propre nom où elle fera part de son avis et de ses demandes auprès de Réseau ferré de France. En espérant que ce débat sera riche, que les Montpelliéraines et les Montpelliérains que je sais avides de démocratie participative, y prendront leur part. et qu'il nous permettra avec l'aide de chacun d'aboutir à la réalisation satisfaisante pour tout le monde de la ligne avant 2020.

Je vous remercie pour votre attention. Je vous souhaite une bonne soirée de travail.

Monsieur Claude BERNET :

Monsieur le Premier Adjoint, merci de cette introduction dynamique. Voilà. Ce que je vous propose c'est que le maître d'ouvrage s'exprime puisque maintenant au fond. Donc je passe la parole, alors à Christian Petit et à Edouard Parant .

Oui, on me fait passer un petit mot puisqu'il faut absolument que je vous parle la loi sur le droit à l'image. Nous avons des photographes qui circulent pour prendre des photos de ce débat. Mais comme vous savez, il y a une législation protectrice et donc, ce photographe en principe ne prend que des photos d'ensemble. Si par contre il est amené à prendre telle ou telle personne, vous le verrez travailler. Et je vous invite, si vous n'êtes pas d'accord pour que cette image soit diffusée, à le lui dire et donc il ne prendra pas cette photo. Excusez-moi de tous ces détails mais c'est juridiquement important.

Monsieur Christian PETIT :

Merci Monsieur le Président. Avant de passer la parole à Edouard PARANT, Chef du 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 car c'est le premier débat public que nous menons après le Grenelle de l'environnement. C'est un projet majeur qui s'inscrira dans le réseau national et au service d'un territoire. Un projet qui participe également à la lutte contre le réchauffement climatique, sur une ligne ferroviaire de nouvelle génération, qui favorisera le report modal et qui sera construite pour les 100 ans à venir et même plus, avec une ambition bien sûr de transporter les voyageurs plus rapidement qu'aujourd'hui mais également avec l'ambition de transporter durablement plus de marchandises par le train et donc moins de marchandises par le camion. C'est aussi un débat important pour toutes les collectivités de cette région. Je veux rappeler que le projet qui va vous être présenté dans un instant n'est pas le fruit du seul travail de Réseau ferré de France. Il résulte d'une participation continue de l'ensemble de nos partenaires et je veux rappeler ici : l'Etat, le Conseil régional, les Conseils généraux et les Communautés d'agglomération qui ont été concernés par les études et qu'ils ont suivies. Le projet que nous présentons donc est le fruit de ce travail collectif.

C'est enfin pour nous un débat essentiel, essentiel puisque pour la première fois, les habitants du Languedoc-Roussillon vont pouvoir s'exprimer au cours des réunions publiques dans toute la région et également à travers le site Internet de la Commission du débat public. Nous souhaitons qu'ils viennent nombreux aux réunions publiques donner leur avis afin d'être les acteurs du choix qui sera à faire. Essentiel pour le projet qui se trouvera ainsi enrichi et amélioré de toutes les contributions. Essentiel enfin pour RFF car nous nous engageons à être à votre écoute, à répondre à toutes vos questions et à élaborer ensuite passé le débat, le projet qui nous l'espérons répondra le mieux possible aux préoccupations exprimées pendant ces quatre mois de débat. Je vous remercie de votre attention et maintenant je passe la parole à Edouard PARANT, Chef du projet Ligne nouvelle Montpellier Perpignan

Monsieur Edouard PARANT :

Deux faits pour commencer mon intervention. Le 26 janvier dernier, un poids lourd s'est renversé sur l'autoroute A9 et a bloqué les trois voies, ce qui a totalement paralysé la circulation au niveau de

l'agglomération de Montpellier. Le 3 mars, conférence de presse d'ouverture du débat public. Le Président de la Commission nationale du débat public est bloqué dans son TGV entre Nîmes et Montpellier. Ça prêle à sourire mais qu'est-ce que ça veut dire pour nous ? Cela veut dire que le réseau d'infrastructures en Languedoc-Roussillon est extrêmement dépendant du moindre incident qui peut s'y dérouler, que ce soit dans le domaine routier ou ferroviaire. Donc, ça nous pose la question vis-à-vis du projet de Ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan, 150 km pour relier ces deux villes emblématiques. Quelle est notre ambition et quelles sont nos attentes ? Pour RFF, la première de ces attentes c'est : « confirmez-nous l'opportunité du projet ; les politiques se sont exprimés, l'ensemble du milieu associatif et socio-économique s'est exprimé. Mais confirmez-nous, vous, habitants du Languedoc-Roussillon que ce projet, vous le voulez et qu'il répond à vos attentes. Quand vous aurez confirmé l'opportunité, précisez ce que vous attendez de ce projet. Quels sont les services que vous voulez que le mode ferroviaire assure au quotidien dans vos déplacements ? Comment préciser ces attentes territoire par territoire ? En vous exprimant et en participant à ces 12 réunions publiques qui vont avoir lieu jusqu'au 3 juillet.

Le troisième point qui est très important pour nous, c'est que vous nous aidiez, au travers de vos expressions à choisir un scénario de sortie pour qu'on puisse avancer dans une direction claire avec une feuille de route vis-à-vis de ce projet. Donc, vous prononcer vis-à-vis des 4 scénarios, vis-à-vis des deux couloirs de passage. Et vis-à-vis de la problématique de desserte : les gares, gares actuelles, gares nouvelles.

Alors, revenons maintenant sur l'opportunité. Qu'est-ce qui a fait qu'on s'est finalement réinterrogé sur l'opportunité de faire ce projet de Ligne nouvelle entre Montpellier Perpignan. Nous, RFF, nous croyons au projet. Réseau ferré de France a mis en place en région, comme à son siège à Paris, les moyens pour faire avancer ce projet. Alors, voyez en 2009 quel est l'état des lignes à grande distance et à grande vitesse en Europe. L'ambition en 2020 pour RFF c'est de doubler son réseau de lignes à grande vitesse. Vous voyez quelle sera normalement l'étendue du réseau. Et donc, on voit à la fois en Espagne et en France, le développement de ce réseau.

Donc, au niveau du réseau purement grande vitesse, l'intérêt c'est véritablement de permettre l'accès à la grande vitesse à l'ensemble des citoyens de la région de Languedoc-Roussillon. Evidemment, ça a été rappelé, il y a une dimension européenne à ce projet qui est d'assurer la liaison et la connexion entre le réseau espagnol et même l'ensemble de la péninsule Ibérique avec la France et plus largement avec l'ensemble de l'Europe. Alors, pour ce faire, on doit aussi réfléchir à que va apporter le projet au niveau régional puisqu'on ne fait pas un projet uniquement pour nos voisins. Donc, au niveau régional, que va apporter le projet ? Tout d'abord, il apporterait beaucoup plus de trains, évidemment des trains à grandes vitesses, des TGV, mais pas seulement. Les prévisions de trafic montrent qu'on devrait doubler le nombre de voyageurs utilisant ce mode de transport. Evidemment, c'est un projet, on l'a dit qui doit encourager le report modal. Donc, on estime qu'avec le projet de Ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan, on permettra de satisfaire la demande de transport de marchandises et qu'elle devrait elle aussi doubler. Et puis évidemment au quotidien, les trains du quotidien c'est-à-dire les TER, là encore, l'ambition régionale qui sera réaffirmée tout à l'heure c'est de doubler la fréquentation et notamment le nombre de trains express régionaux qui circuleront à l'horizon de 2020 sur l'ensemble de la région. Alors, des trains beaucoup plus nombreux mais pour que le report modal soit véritablement effectif, il faut des trains plus fréquents. C'est notamment vrai pour tout ce qui concerne le transport de voyageurs. Vous avez là (l'orateur commente une diapositive) les fréquences actuelles en heure de pointe et ce que seront ces fréquences à l'horizon de la réalisation du projet, en 2020. Donc, ce qu'il est important de noter, c'est que si on veut attirer des voyageurs, il faut leur proposer des trains plus nombreux avec une fréquence cadencée. On aura l'occasion d'y revenir, c'est-à-dire des trains réguliers faciles à mémoriser en termes d'horaires et qui permettent globalement au moment où les gens en ont besoin, c'est-à-dire quand ils vont travailler le matin, quand ils reviennent le soir, de se déplacer et d'utiliser un mode ferroviaire performant qui répond à leurs attentes. On a aussi un souci pour que le report modal soit effectif, c'est de faire en sorte que, à côté des trains plus fréquents, on ait des trains avec des horaires qui soient assurés. Alors, c'est évident pour vous qui utilisez, en tant que voyageurs, le mode ferré mais c'est également très important si on veut encourager le report modal pour toutes les personnes qui font de la logistique et du transport de marchandises. A savoir que l'objectif du projet, c'est véritablement d'améliorer la fiabilité et la qualité de services que l'on offrira aux utilisateurs du rail. Et ça, c'est un point essentiel dans les choix que vous faites et que les entreprises font pour utiliser le mode ferroviaire. Et on pense qu'avec, justement ce projet d'une

nouvelle ligne entre Montpellier et Perpignan, ce sera un des éléments décisifs. Au final, un projet qui se veut un accélérateur du report modal : entre 2 et 4 millions de voyageurs supplémentaires dans les trains à grande vitesse, entre 2,2 et 2,7 millions de voyageurs supplémentaires dans les TER. Donc, progression très importante des trafics. Et puis également, je vous l'ai dit le troisième volet de ce projet, c'est le transport de marchandises, plus de 3 millions de tonnes supplémentaires transportées par le rail à l'horizon de réalisation du projet.

Alors, je vais maintenant vous présenter les quatre scénarios, que vous avez pu étudier dans les brochures qui vous ont été distribuées au niveau régional.

Le premier des scénarios, c'est le scénario historique. C'est le scénario qui va le plus vite, qui est entièrement dédié aux transports de voyageurs. Donc on fait une ligne nouvelle pour les trains à grande vitesse. Le corollaire c'est que les trains de Fret ne peuvent pas y circuler et donc ils continuent d'emprunter la ligne classique comme aujourd'hui et de traverser les villes. Deuxième scénario, c'est un projet que l'on appelle mixte. La mixité très simplement consiste à faire cohabiter et circuler sur la même ligne des trains de voyageurs et des trains de marchandises. Donc, c'est le deuxième scénario que nous proposons au débat. Troisième scénario, il s'agit là encore d'un scénario qui combine voyageurs et Fret, mais dans lequel on souhaite conserver la très grande vitesse ferroviaire. Et puis, dernier scénario à présenter au débat, c'est le scénario d'aménagement de la ligne classique actuelle, aménagement partiel sur la section qui a le plus besoin d'efforts, c'est-à-dire entre Montpellier et Narbonne puisque après on a une branche qui part vers Perpignan et une branche qui part vers Toulouse ; doublement partiel, ça veut dire ajout de une ou deux voies, à droite ou à gauche de la ligne classique actuelle.

Alors, concrètement, où vont circuler les trains à l'horizon du projet suivant le scénario qui sera mis en œuvre ? . Dans le cas où vous construisez une ligne à grande vitesse dédiée strictement aux transports de voyageurs, la ligne nouvelle voit circuler les TGV et le corollaire, c'est donc que tous les trains de marchandises empruntent la ligne classique et traversent donc les centres urbains. Tous les TER, mais là c'est leur vocation, traversent eux aussi les différentes aires de ville, les bassins de vie pour desservir l'ensemble de l'axe littoral. Et puis vous avez malgré tout quelques dessertes TGV qui continueront de desservir les gares actuelles. Donc ça, c'est le premier scénario. Dans le cas du deuxième scénario qui est un scénario de mixité, vous voyez que vous pouvez reporter, moyennant adaptation du projet, une partie des trafics de marchandises sur la ligne nouvelle. Et donc, vous avez véritablement une complémentarité entre les deux infrastructures qui vous permet de gérer au mieux ces deux circulations.

Le troisième scénario qui nous est présenté, c'est lui aussi un projet mixte sur lequel donc une partie du transport de marchandises peut être mise sur la Ligne nouvelle. Alors, il n'est pas présenté ici le cas du quatrième scénario puisqu'il s'agit en fait d'un aménagement de la ligne classique. Donc, l'ensemble des trains continueront, continueraient dans ce cas précis de circuler sur la ligne telle qu'on la connaît aujourd'hui. Alors, on fait un projet, c'est dans l'air du temps, pour aller un peu plus vite. Le scénario dédié à la grande vitesse est celui qui privilégie donc le transport le plus rapide et donc c'est là que vous avez les gains de temps de parcours plus importants. Actuellement, on met une heure et demie pour faire Montpellier Perpignan. Grâce à ce scénario, on gagnerait 45 minutes de temps de parcours pour un trajet direct entre ces deux villes, c'est-à-dire qu'on arriverait à diviser par deux le temps de parcours.

Dans le cas où on ferait une ligne à 220 km/h pour les trains de voyageurs et qui accepterait également des circulations Fret, on voit que là encore, les gains de temps de parcours sont significatifs : 35 minutes entre Montpellier et Perpignan. C'est-à-dire que par rapport à aujourd'hui, on arriverait à faire Montpellier Perpignan en moins d'une heure.

Et troisième scénario, c'est le scénario également mixte mais sur lequel on conserve donc la plus grande vitesse ferroviaire possible et là encore, on arriverait à diviser par deux les temps de parcours.

Alors, n'est pas présenté ici le quatrième scénario puisqu'il s'agit d'un aménagement de la ligne classique sur lequel donc l'objectif est de faire passer plus de trains mais pas de les faire rouler plus vite. Donc, il n'y aurait pas dans le quatrième scénario de gain de temps de parcours.

Autre point qui permet de différencier les scénarios entre eux, c'est la question du bilan carbone et donc de la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Ce qu'il faut retenir, parce que c'est un

petit peu moins discriminant, c'est que d'une manière générale un projet de ligne nouvelle permettrait une réduction des gaz à effet de serre de l'ordre de ce que peut produire une ville comme Perpignan. Donc, ça donne un bon élément de comparaison.

Ce que l'on voit au travers de cette présentation, c'est que le scénario qui combine les effets du report modal de l'avion vers le train et des marchandises vers le train est celui qui a le meilleur bilan carbone.

Un point qui est peut-être un petit peu compliqué à comprendre mais qui est très important en termes de projection dans le futur. On construit une ligne pour 2020 mais comme l'a rappelé Christian Petit, cette ligne va durer 100 ans au moins. Je vous rappelle qu'aujourd'hui, on roule sur une infrastructure qui a plus d'un siècle. A l'époque, ils ont eu la sagesse de faire un projet suffisamment ambitieux pour qu'on puisse encore l'utiliser. Alors, que constate-t-on ? Tous les projets ont été conçus pour permettre de faire circuler l'ensemble des trains en 2020 tel qu'estimé par les prévisions de trafics. Ce qu'on vous présente là, c'est la capacité après la mise en service à faire circuler tous les jours des trains en plus. Alors, quels types de trains ? Des TER ou des trains de Fret parce que l'on pense que c'est là qu'il y a la plus grande incertitude. Est-ce que finalement les comportements en matière de déplacement, une mobilité au quotidien, vont faire que de plus en plus de gens vont se rabattre vers les TER ? Est-ce que la législation, les directives européennes, le droit français vont faire en sorte que de plus en plus d'entreprises vont utiliser le mode ferré et donc petit à petit délaisser le mode routier lorsque c'est pertinent ? Dans le scénario dédié à la grande vitesse, comme tous les TER et tous les trains de Fret circulent sur la ligne classique, en 2020 on a encore pas mal de trains sur cette ligne et les capacités d'évolution sont limitées. Les deux scénarios centraux (rouge et vert) sont des scénarios pour lesquels, vous l'avez vu, on parle de mixité, c'est-à-dire de possibilités de report d'une partie des trains de Fret vers la ligne nouvelle ce qui offre beaucoup plus de souplesse et permet globalement une plus grande évolutivité de l'infrastructure. Donc, pour nous gestionnaires de l'infrastructure et pour la « société » dans son ensemble c'est un point assez discriminant.

Le quatrième scénario, vous voyez que c'est le scénario à minima, il a été conçu pour écouler l'ensemble des trafics en 2020 mais pas au-delà. Donc, il est normal qu'on le retrouve comme le scénario qui est non évolutif ou très peu évolutif.

Suivant les options et suivant les scénarios, on n'aura pas le même coût. Que constate-t-on ? Je vous présente ici les coûts actualisés, c'est-à-dire les coûts récents tels qu'on les a calculés très récemment et on les a mis aux dernières dates de valeur tel qu'il était possible de les présenter.

Un scénario de Ligne nouvelle, c'est entre grosso modo, 4 et 6 milliards d'euros suivant les services plus ou moins nombreux que l'on veut que la ligne rende et assure au territoire. Un scénario d'aménagement de la ligne classique coûtera 2,5 milliards d'euros.

Je vous ai présenté les différents facteurs qui vous permettront de vous positionner vis-à-vis des 4 scénarios. Nous allons maintenant regarder où inscrire cette infrastructure dans le territoire languedocien et roussillonnais.

On a comme vous pouvez le constater un choix relativement restreint de couloirs de passage. Ces couloirs de passage, ils font 5 km de large aujourd'hui. Cinq kilomètres, c'est relativement resserré. Pour vous donner un exemple, entre Bordeaux et la frontière espagnole, RFF avait présenté des couloirs de passage qui faisaient 20 km. Donc là, voyez que déjà, on a divisé par quatre la largeur des couloirs. En plus leur nombre est relativement limité. On en a deux entre Montpellier et Narbonne qui se rejoignent pour un seul couloir entre Narbonne et Perpignan. Ces résultats sont issus des études, validées et partagées avec l'ensemble des co-financeurs, les collectivités, et aussi discutés avec les associations environnementales. Donc, on a déjà eu un travail préparatoire important d'échanges vis-à-vis de ce travail d'inscription de la ligne dans le territoire. Alors sur ces couloirs, la question qui se pose ensuite, c'est la question de la desserte des bassins de vie et des éventuelles gares nouvelles.

Donc, la première question qui sera posée pour chaque bassin de vie c'est faut-il ou pas une nouvelle gare ? Faut-il envisager une nouvelle desserte ? Et puis une fois qu'on a répondu par l'affirmative ou non à cette question se posera la deuxième question : Où peut-on l'inscrire vis-à-vis de l'aire de vie ? Donc, vous voyez ici présentés pour chacune des agglomérations les différents secteurs envisagés.

Pour terminer, projetons-nous pour savoir un petit peu quelles vont être les étapes à venir ? Eh bien, le débat public c'est 2009. Donc, c'est tout le printemps. Il faut savoir que nous, Réseau ferré de France, nous devons, à la suite du débat public, rendre publique notre décision sur ce que nous ferons, et quel scénario nous étudierons à la sortie du débat. A cela vous aurez la réponse avant la fin de l'année 2009. L'étape d'après, c'est si on a une feuille de route claire, c'est-à-dire des réponses assez tranchées aux questions que nous avons posées, le scénario, les couloirs, les gares, nous pourrons très vite avancer sur des études plus détaillées. Notamment pour aller étudier d'abord des fuseaux à l'intérieur du couloir qui aurait été retenu, des fuseaux c'est un kilomètre et puis l'étape d'après, un tracé qui s'inscrit dans une bande de 500 m. A partir de là, l'objectif c'est la prochaine étape importante, la déclaration d'utilité publique qui elle nous permettra d'avoir un tracé. Donc, ce que la majorité finalement des gens attend. Donc, après ce travail sur le resserrement et le niveau de définition plus important du projet, on ira donc à la déclaration d'utilité publique. On l'espère à l'horizon 2015, ce qui devrait nous permettre d'entamer les travaux pour 4 à 5 ans et de remplir notre objectif qui est une mise en service à l'horizon 2020. Donc, voilà comment on se projette et on fait tout pour y arriver.

Monsieur Claude BERNET :

Bien. Merci beaucoup. Je pense que tout ça est clair. Et je me tourne vers nos amis, pour leur demander leurs réactions. A commencer par vous Monsieur le Ministre.

Monsieur Jean-Claude GAYSSOT :

Monsieur le Président, merci. 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. Et quelque part, il confirme que cela va se faire. Je dis quelque part mais à 90 % puisque vous l'avez entendu dans le débat, il n'y a pas trois scénarios seulement. Et en fait, le quatrième c'est sur l'opportunité ou non de faire cette ligne nouvelle. Question absurde et qui explique d'ailleurs que la région est très fortement mobilisée, vous l'avez vu elle a ouvert un site www.lrgv.fr. L'idée qui est la nôtre c'est qu'il faut le faire, et il faut faire vite. Et on sait que beaucoup de retards interviennent souvent. Et le calendrier qui a été présenté le montre. Tout ça c'est la procédure, ce sont les travaux. Et il peut y avoir des grippages, des attermolements quelquefois même sur le plan de financement ou pour monter les PPP, vous en savez quelque chose Monsieur le Président de RFF Parce que c'est qui se produit sur le contournement de Nîmes Montpellier, qui a bien sur un lien avec ce qu'on discute aujourd'hui : pour l'instant le consortium n'est pas encore en place. Alors, vite réaliser la grande vitesse.

« De mon temps », pour parler d'une époque qui commence à être lointaine, nous avons décidé le contournement de Nîmes Montpellier à grande vitesse mixte. Et nous avons décidé de la réalisation de Perpignan Figueras, là aussi en grande vitesse mixte. Pour ce qui est du tronçon manquant, c'est une espèce d'aberration nationale, européenne et internationale, et je vous félicite d'avoir posé la question pas simplement à l'échelle nationale et régionale mais à l'échelle européenne et internationale, ce qui prouve que vous faites une nuance.

A l'époque, nous avons décidé le projet d'intérêt général, le PIG, pour affirmer que, dès que le contournement de Montpellier Nîmes et Perpignan Figueras seraient faits, il faudrait engager Montpellier-Perpignan ; on reviendra si vous voulez dans la discussion sur les raisons pour lesquelles les choses ne sont pas allées plus vite, mais du coup se posait la question faut-il faire ou non le débat public, le PIG ayant été décidé avant la loi sur le débat public ? Et nous avons opté tout de suite, je regarde Hubert DU MESNIL qui à ce moment-là, était à la direction générale des transports terrestres. D'abord parce qu'il y a une dimension démocratique.. Il faut que les usagers, les citoyens de notre région, les collectivités, les associations et j'en vois ici présentes qui se battent depuis un moment pour le TGV, eh bien, puissent exprimer leur avis. Et j'ajoute et surtout aussi en même temps, c'est que les enjeux d'aujourd'hui ne sont pas exactement perçus de la même manière qu'il y a 15 ans. Qu'il s'agisse du Grenelle de l'environnement, qu'il s'agisse aussi de la dimension qui concerne particulièrement notre région puisque vous le savez, cette région du Languedoc-Roussillon particulièrement attractive puisque tous les 3 ans, il y a l'équivalent d'une

ville de cent mille habitants de plus dans notre région et sur le littoral, là où il est question que la ligne LGV à grande vitesse passe. Et en même temps, nous sommes une région de transit. Et j'ai mes amis de Catalogne et d'Espagne qui sont là. En fait, il y a un trafic, un transit entre l'Europe du sud, la France et l'Europe du nord et l'Europe de l'est. Ça se passe par là, au moins la moitié et plus même par rapport à l'autre côté, du côté Atlantique. Et là, on est à l'asphyxie. On est en rideau si on ne fait pas quelque chose. De plus, il se trouve et j'y insiste Monsieur le Président du débat public, nous avons une responsabilité régionale qui est le transport régional ferroviaire. Or, qu'il s'agisse des camions sur l'autoroute ou qu'il s'agisse du transport régional et vous avez dit les possibilités d'augmenter, de multiplier par deux le trafic TER avec la Ligne nouvelle, mais nous sommes actuellement dans une situation telle que si nous ne faisons pas ce « doublet de lignes » et pour les marchandises et pour l'accès à la grande vitesse dans notre région, comme cela a été fort bien présenté, d'ailleurs, je félicite la présentation que vous avez faite parce que c'est clair, c'est simple, ce qui ne veut pas dire d'ailleurs, je pose en même temps une question, que ce sera pile-poil çà ou pile-poil ça, etc. Je pense quand même que le débat doit permettre de voir s'il n'y a pas une dimension soit évolutive qui peut être à intégrer, soit des ajustements ou des choses qui peuvent être faites parce que quand même... Vous répondrez à cette question. Donc j'y insiste, nous avons vraiment le sentiment et on s'est mobilisé au point que la Région a mis 300 millions sur la table la région pour le contournement Nîmes Montpellier, entre parenthèses, là aussi j'y insiste, il faut que y compris les raccordements ne soient pas prévus au rabais parce que c'est un autre aspect sur lequel je veux insister. les raccordements entre la ligne, le contournement, et là je pense à Saint-Brès en particulier, mais ça on aura l'occasion d'en reparler puisque comme l'a dit Monsieur Florence tout à l'heure quand il a parlé du cahier d'acteurs pour l'agglomération, nous la région, nous allons établir également un cahier d'acteurs où nous dirons tout ce que nous voulons avec le souci, j'allais dire d'union sacrée, non parce que je n'aime pas trop, je trouve que le sacré il ne faut pas le mélanger avec tout, mais de consensus, on va présenter cela en Conseil régional.

Ce sur quoi je veux insister, c'est quand nous avons décidé de mettre 300 millions d'euros alors que jusqu'à présent, je ne renvoie pas la balle contre un tel ou tel parce que c'était un peu la pétition générale de toutes les forces politiques, ce n'est pas à nous à payer, c'est au Gouvernement, c'est à l'Etat. C'était ça la démarche qui prévalait jusqu'à présent. Mais là nous, nous avons dit : « Ok ! On met sur la table ». Mais un, il faut que ce soit la première étape de la liaison totale et deux, que les intérêts de notre région soient particulièrement pris en compte. Et ce sera la même démarche que nous aurons quand il s'agira, parce qu'il va poser la question, Barcelone, pour me dire : « Mais alors, que nous aussi, est-ce qu'il va falloir payer ? » c'est sûr ! En tout cas, on va vous taper, on va essayer avec Madrid. Vous la voulez ou vous ne la voulez pas cette ligne ? Alors nous aussi. On met des sommes, c'est de l'argent, c'est les contribuables de Languedoc-Roussillon. Mais évidemment on ne veut pas un truc au rabais. On ne veut pas un truc qui chipote sur les intérêts de notre région parce que je le répète et j'y insiste, nous avons besoin de ce doublet de lignes pour l'accès à la grande vitesse, pour le report modal et j'ai dit tout à l'heure, une petite phrase sur l'internationale, mais aussi pour la relation notamment sur le terrain de la marchandise entre nos ports, celui de Sète et le rail, le fer mer routage. C'est aussi ça que nous avons en tête. C'est pour cela que je disais que les enjeux sont considérables.

Donc, ce qu'on appelle le quatrième scénario, peut être quelques rails supplémentaires à tels endroits, tout ça, c'est impossible. Donc, il faut discuter d'une véritable liaison nouvelle. Il faut discuter de sa fonctionnalité. Il faut discuter de la rapidité de sa mise en œuvre, peut-être des dimensions évolutives qu'il faut intégrer pour voir comment faire vite y compris avec les retours d'expérience sur des besoins à l'horizon 2030 ou plus tard. Et en même temps, là je m'adresse peut-être, je le dis dans le débat public, quand nous avons signé le contrat de projet entre l'Etat et la région, nous avons dit nos engagements y compris puisque nous sommes là et que nous finançons la commission du débat public. La région elle est partie prenante, elle n'est pas la seule mais elle y est. Ce qui témoigne de notre détermination à être partie prenante demain. Si, je dis bien si, si les propositions que nous faisons, notamment y compris sur l'amélioration de la relation entre la ligne classique et la ligne nouvelle de telle sorte que, en permanence une capacité de gestion et de développement telle que ni nos trains de Fret, ni nos trains de grande vitesse, ni nos trains de TER ne puissent être remis en cause, premièrement. Ce qui signifie que sur les investissements qui ont été prévus dans le contrat de projet, et à l'époque on parlait de 150 millions d'euros, je dis cela moi, parce que quand on signe un contrat, quand les choses sont dites, le respect de la parole donnée c'est un élément majeur. Or, nous avons besoin de travaux sur la ligne classique historique actuelle

entre Nîmes, entre Perpignan et Montpellier et pas seulement en Narbonne pour pouvoir dire, dès que le contournement de Nîmes Montpellier est assuré, avoir les moyens d'une amélioration du service pour et les usagers et pour le trafic ferroviaire. Bon. Voilà. Je n'insiste pas parce sinon le Président va dire : « Tu es trop long ! »

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. Le Conseil général du Gard également, l'agglomération de Montpellier également. Donc, ce n'est pas rien. C'est un acte majeur, un acte politique majeur. Mais évidemment, nous considérons que dans ce débat public va s'affirmer la nécessité de faire vite, de faire bien pour que les Languedociennes et les Languedociens et les habitants du Languedoc-Roussillon s'y retrouvent avec tout ce qu'il y a comme perspective à la fois d'accès à la grande vitesse, de report modal et de trafic ferroviaire pour aller au travail et pour aller à l'étude. Voilà. Merci.

Monsieur Claude BERNET :

Bien. Je vous remercie de cette position. On ne peut être plus clair. Alors maintenant, je vais tout de même me tourner vers, ce que j'ai appelé nos voisins du Sud. Nous allons commencer par Monsieur Anguera qui représente ici le Ministère espagnol de l'équipement. Je précise que Monsieur Anguera parle notre langue mais qu'il a souhaité dans une occasion aussi solennelle bénéficier des services d'une interprète. Alors, je lui donne la parole.

Monsieur ANGUERA :

Intervention en espagnol

Mesdames, Messieurs, Monsieur le Président, Monsieur et Madame les autorités. Je voudrais tout d'abord vous remercier, vous remercier pour cette invitation et pouvoir participer à ce débat ici avec vous. J'aurais souhaité vous parler en français comme vous l'avez dit mais je préfère m'exprimer dans ma langue maternelle.

En fait, l'Espagne est ici en tant qu'observateur mais s'agissant d'un débat aussi important, nous avons voulu donc être ici, et le ministère de l'aménagement, des transports et des travaux publics, el Ministerio de Fomento, m'a donc envoyé ici en tant représentant de l'Espagne. Bien comme vous l'avez déjà présenté, ce débat parle ici de quatre points très importants. A savoir les besoins que ce projet suscite ou propose, les caractéristiques de ce projet, le tracé et la position des gares, des nouvelles gares. Je ne vais pas vous parler en détail de tout cela parce que nous n'avons pas le temps et je ne suis pas là pour ça mais je vais vous parler de la perspective en Espagne.

En fait, en Espagne nous avons un plan stratégique d'infrastructure et transport 2005-2020. Et en fait ce que nous prétendons, c'est garantir que 50 % des investissements totaux concerneront les chemins de fer. Et puis également essayer de développer ce système de transport qui est beaucoup plus dans l'air du temps par rapport au développement durable et puis également mettre en relation les trains et tout ce qui est transport de marchandises à partir des ports. Donc, comme exemple de ce plan qui fonctionne réellement, nous avons la nouvelle ligne Madrid Barcelone qui a été mise en route dès février 2008 et qui donne d'excellents résultats. Il y a beaucoup de gens qui empruntent cette ligne. Puis nous avons aussi les travaux de la nouvelle ligne depuis la frontière jusqu'à Figueras qui permettra donc d'établir une connexion avec le reste de l'Europe à partir de 2012. Et puis nous essayons aussi de promouvoir le trafic mixte. Et cette ligne a donc des caractéristiques de trafic mixte. Et je terminerai en parlant de l'importance stratégique que revêt ce projet pour nous. Cette nouvelle ligne entre Montpellier et Perpignan qui permettra donc de connecter le réseau de l'AVE espagnol, c'est-à-dire train de grande vitesse espagnole avec le train à grande vitesse français et le reste de l'Europe aussi. Et pour finir je voudrais vous souhaiter donc un débat le plus riche possible et que vous trouviez une solution à toutes vos questions Et merci beaucoup.

Monsieur Claude BERNET :

Alors, merci de cet éclairage qui effectivement est tout à fait utile pour nous. Je passe la parole à Monsieur Manel Nadal. Donc, je rappelle qu'il est le Secrétaire général du département des transports et de la mobilité de la Généralité de Catalogne.

Monsieur Manel NADAL I FERRARAS :

Je dois vous remercier parce que c'est la première fois qu'on nous invite à participer à un débat public sur la ligne de Montpellier Perpignan Alors cette première fois nous engage beaucoup. Et c'est pour cela que nous participerons au commencement de débat ici à Montpellier. Nous participerons après à Perpignan et je crois qu'enfin il y aura encore un troisième débat à Barcelone. Alors je vais exprimer des idées que nous avons de notre région Catalogne sur cette ligne. Mais je dois dire que ça sera une décision française. C'est le citoyen de la France et le gouvernement de la région, de l'Etat qui vont décider sur la ligne. Mais je donne les idées qui sont les nôtres.

La première c'est que pour nous, c'est une ligne internationale. C'est un projet européen. C'est une ligne européenne. C'est pour ça que l'Europe a donné des fonds pour le financer. Alors, cela est une petite partie d'une ligne qui va de Madrid ou de Lisbonne à je ne sais pas où, à Kiev si vous voulez. C'est le projet prioritaire n° trois. Montpellier Perpignan est un tronçon de cette grande liaison, c'est un chaînon dans cet axe européen. Comme Monsieur Gayssot qui l'a dit, on ne peut pas maintenir cette situation avec un chaînon qui manque. On doit le construire assez vite. Mais pour nous ce n'est pas seulement le chaînon manquant de cet axe mais aussi d'autres axes européens pour nous sont importants. On doit poursuivre la continuation des trains qui vont du sud de l'Espagne vers le Nord de l'Europe, vers l'Allemagne. C'est-à-dire cela ne doit pas arriver seulement à Lyon mais doit continuer vers le Nord. C'est pour ça que pour nous c'est très important l'axe méditerranéen côté espagnol. Et c'est aussi important l'axe méditerranéen côté français. C'est pour ça qu'ensemble avec la région, le long de la PACA, et avec l'Algérie, on travaille dans un projet européen. C'est le projet Arcomed pour une ligne à grande vitesse Barcelone au Valence Gênes. Le projet est prioritaire. En ce moment-là, c'est le chaînon qui manque entre Montpellier et Perpignan. Les autres viendront plus tard. Ça c'est la première idée que je voulais vous donner.

Deuxième idée, la situation actuelle, on ne peut pas la soutenir. Il y a une congestion aux frontières. Il y a une saturation sur cet axe. Il y a plus de dix mille poids lourds qui croisent chaque jour la frontière hispano-française à la Jonquera, au Boulou. Dix mille poids lourds. Et ça va croître au futur. Et seulement 4 % des marchandises ou du Fret qui traversent la frontière le font par le train. C'est pour cela que nous croyons qu'on doit faire une ligne mixte parce qu'on devrait essayer de faire un peu de report modal, un peu de marchandise qui croise la frontière. C'est pour cela que nous croyons que cela devrait être une ligne mixte pour les voyageurs et pour le Fret. Quatre pourcent des marchandises en niveau ferroviaire c'est très peu. Et je crois penser qu'on doit doubler seulement la capacité du Fret, c'est très peu. Une partie des trafics doit passer de la voiture et du poids lourd au niveau ferroviaire.

Quatrième idée, et Monsieur Anguera l'a dit dans sa présentation des projets espagnols, le tronçon Montpellier Perpignan doit être en continuité technique et avec les mêmes caractéristiques que les autres bouts de la ligne. C'est-à-dire, si vous construisez le contournement de Montpellier et Nîmes, et ça c'est une ligne mixte pour les passagers et pour le Fret, et en Espagne ou la section hispano-française de Barcelone à Perpignan, c'est une ligne mixte pour les marchandises et pour les voyageurs, nous croyons que toute la ligne devrait être mixte. Cela c'est notre position. La décision est française. Mais cela c'est notre position. On nous demande notre opinion, je la donne.

Cinquième idée. Ce tronçon doit être réalisé le plus vite possible. Si en 2015, vous avez construit déjà le contournement de Nîmes et Montpellier, cela est très important. Et j'espère que l'engagement qu'on a pris aujourd'hui d'avoir cette ligne finie en 2020, sera est une réalité.

Sixième. Nous pensons que cette ligne doit permettre la création d'un réseau de métropoles sur la Méditerranée européenne, doit permettre une bonne liaison entre, si vous voulez, Marseille, Montpellier, Béziers, Narbonne, Perpignan, Barcelone, Valence.

Et une autre chose, cela c'est le huitième, comme MM. Gayssot et Anguera l'ont dit, cette ligne doit servir aussi les ports parce qu'on ne peut pas faire passer toutes les marchandises par la frontière au niveau terrestre. On doit penser qu'il y a beaucoup de marchandises, du nord de l'Afrique et qui vont, par exemple, au sud de la France, ne doivent pas passer par ici, doivent arriver, par exemple,

à Sète ou à Port-La-Nouvelle ou à Port Vendres. On doit avoir là une connexion de la ligne de grande vitesse et des lignes conventionnelles aux ports, même à Barcelone, même à Valence.

Neuvième. Nous avons écrit déjà et envoyé notre cahier d'acteur, dans le cadre de notre participation au débat public. Mais il y a une des quatre questions qui nous ne concerne pas, c'est « Quel est le couloir qu'on doit choisir ? » Nous croyons que ça c'est une décision complètement française et nous ne voulons pas donner notre opinion. Mais si que nous donnons, nous appuyons sur un point. Nous croyons que la ligne et le couloir qu'on doit choisir doit rendre possible une liaison de cette ligne Montpellier Perpignan avec la ligne Montpellier Narbonne Toulouse. Pour faire circuler des trains qui aillent de Barcelone à Narbonne, à Toulouse, à Bordeaux, et même de Montpellier à Toulouse Narbonne. Pour nous, c'est très important cette liaison avec Bordeaux Toulouse Narbonne.

Dixième. Nous pensons que la ligne grande vitesse, c'est une ligne mixte pour les voyageurs et pour les marchandises, qu'il doit y avoir des trains à grande vitesse pour les longues distances pour faire la concurrence à l'avion ; c'est-à-dire Barcelone-Lyon, Barcelone-Montpellier, mais aussi la desserte régionale, les terres. C'est très important la grande vitesse. C'est-à-dire, il doit y avoir des lignes régionales au niveau français et au niveau hispano-français. C'est-à-dire, il doit y avoir des lignes qui aillent de Montpellier à Barcelone en s'arrêtant, je ne sais pas, à Narbonne, à Béziers, à Perpignan, à Figueras, à Gérone et à Barcelone et à grande vitesse.

Et la dernière question, c'est que si nous pensons à cette ligne mixte pour les voyageurs, pour le Fret et qui doit servir pour les longues distances et pour les moyennes distances, on doit penser qu'il doit y avoir le plus grand nombre de gares possible. C'est-à-dire nous croyons qu'on doit construire des gares dans les villes moyennes dans le sud de France ; c'est-à-dire à Béziers, à Narbonne. Là aux bouts des ces villes mais pas seulement une gare à Montpellier, une gare à Barcelone, il doit y avoir des gares, des stations et j'insiste à Béziers, à Narbonne, à Perpignan, à Figueras, à Gérone.

Merci. Cela c'est notre position. Et j'insiste, la décision est française. Mais on nous a demandé de participer. Notre engagement c'est très clair, on participera à trois sessions du débat. Et on aura toujours la même opinion que nous avons déjà écrite et envoyée à la Commission du débat public. Merci Monsieur le Président pour nous avoir invités.

Monsieur Claude BERNET :

Bien. Voilà aussi un langage très clair et complémentaire. Je vais demander maintenant à M. Alain Baron de prendre la parole. Il est ici le représentant de la Commission européenne. On a plusieurs fois dit qu'il s'agissait d'une liaison européenne. Donc je crois qu'il est important d'entendre ce que peut nous dire la Commission européenne.

Monsieur Alain BARON :

Merci, Monsieur le Président. Je voudrais apporter une touche européenne au débat de ce soir même si les précédents intervenants, je pense à Monsieur Nadal et à Monsieur Gayssot ont déjà souligné l'importance du projet pour l'Europe. Je vais juste donner quelques rappels sur le projet et après vous dire le sentiment qui est le nôtre concernant le développement de ce projet très important.

Donc, le projet de Ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan fait partie depuis 1994 de ce qu'on appelle les Grands projets prioritaires qui sont au sein du Réseau transeuropéen du transport. Il est considéré comme un maillon clé de ces réseaux transeuropéens pour deux raisons. D'une part parce qu'il permet de connecter le réseau espagnol et le réseau plus généralement de la péninsule ibérique au reste de l'Union européenne à travers la France. Et d'autre part parce qu'il est un élément qui permettra d'abattre les barrières techniques qui existent à l'heure actuelle entre le réseau espagnol qui a un écartement large comme les gens le savent bien et le réseau européen qui a un écartement différent, ce qui est excessivement pénalisant à la fois pour les voyageurs et pour le Fret.

Donc le but de ce projet, vue de Bruxelles, c'est de contribuer à la pleine intégration du réseau espagnol avec le réseau européen dans une perspective, et ça a été déjà dit auparavant, qui peut être un arc méditerranéen mais qui peut aller bien au-delà puisqu'on a un potentiel de trafic qui peut se révéler très important entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe, compte tenu à l'heure actuelle du niveau très bas de transport par fer, alors que ça a été également dit au niveau du transport routier, reste très élevé avec un taux de croissance relativement important même en ces temps de crise. Pour marquer l'importance du projet pour l'Union européenne, il faut savoir qu'en 2005, la Commission a décidé de nommer un coordonnateur européen qui est Monsieur Etienne Davignon. Le coordonnateur européen, son rôle c'est d'aider à surmonter les difficultés de planification et les difficultés techniques, les difficultés administratives qui peuvent exister sur un grand corridor transeuropéen. Donc, chaque année le coordonnateur publie un rapport sur l'avancement des différents projets et donc apprécie sur le projet qu'on appelle le projet prioritaire numéro 3 un corridor sud-ouest de l'Europe. Et je pense qu'il serait utile de faire parvenir à la Commission du débat public, les précédents rapports et peut-être si la Commission se réunit la dernière fois le 25 juin, le rapport qui sera le rapport 2009, qui devrait être prêt à cette date-là. Qu'est-ce que je peux encore dire, je pense qu'il y a un point important qui a été abordé, c'est la question de la mixité de la ligne. Je pense que, je ne vais pas rentrer dans le débat de la mixité de la ligne, mais je pense qu'il faut peut-être parler de la mixité du corridor. Il faut absolument prendre en considération les besoins pour les voyageurs, les besoins de, j'appellerais cela de mobilité durable, à la fois pour le Fret et pour les voyageurs sous cet axe très important. Si on a une approche de corridor, il faut voir dans quelle mesure la Ligne nouvelle peut être spécialisée pour les voyageurs et la ligne conventionnelle existante pour le Fret. Ou comment on peut, en suivant les différents projets qui sont proposés, comment peut-on essayer de maximiser le plus possible les deux infrastructures ?

Mais si on parle de mixité, je pense qu'il y a un point essentiel auquel il faut penser. C'est le point suivant. Il ne faut surtout pas refaire les erreurs qui ont été faites dans certains cas ailleurs en Europe. On a voulu faire des lignes mixtes mais les caractéristiques de ces lignes ne sont pas compatibles avec le Fret. Et cela c'est un aspect extrêmement important. Et c'est un aspect auquel la Commission sera particulièrement vigilante dès lors qu'elle sera amenée à financer ce projet.

J'en viens donc au dernier point qui est l'aspect financement. Monsieur Gayssot le sait bien, la Commission a toujours été un partenaire de la France et des autres pays Européens dans le financement des grands projets et des grands projets de lignes à grande vitesse. C'est le cas également en Espagne à travers différents fonds qui peuvent être des fonds régionaux ou des fonds des réseaux transeuropéens. Nous finançons déjà à l'heure actuelle un certain nombre de projets sur cet axe, à la fois en Espagne, la section internationale. Les études qui sont à l'heure actuelle menées sur Montpellier Perpignan. Et ce projet dès lors que le projet sera clairement défini et bouclé, ce sera un projet qui sera tout à fait éligible au budget des réseaux transeuropéens. Je confirme que le projet est éligible. Et j'espère qu'il sera un projet élu. Ce que je peux vous dire c'est que s'agissant d'un projet prioritaire, il est clair qu'il a une valeur ajoutée très importante pour le réseau. Et nous espérons dans ces conditions qu'il remplira tout à fait le rôle qui est le sien ; c'est-à-dire de permettre le développement d'une mobilité durable pour les voyageurs et pour le Fret dans cette première moitié et deuxième moitié du XXI^e siècle, au service à la fois de la région Languedoc-Roussillon, au service de la France et plus généralement au service de l'Europe et des pays qui sont concernés par cette infrastructure.

Monsieur Claude BERNET :

Bien. Merci beaucoup. Il va falloir encore travailler dans ce domaine-là. Je vais me tourner maintenant vers Hubert du MESNIL parce qu'il a donc pu se faire maintenant une idée de toutes les attentes. Et je voudrais lui proposer de réagir à ces attentes.

Monsieur Hubert du MESNIL :

Merci, Monsieur le Président de me donner la parole. Et je dois vous dire que je suis heureux d'être là pour cet événement qui compte pour nous. Ça a été dit très bien tout à l'heure par Christian Petit, notre Directeur régional. C'est le huitième débat public qui concerne Réseau ferré de France et à

chaque fois, nous avons le sentiment de vivre disons une aventure parce que pour les personnes qui sont engagées dans ce débat, c'est un moment intense d'effort, de travail et de disponibilité. Et puis c'est aussi pour nous la découverte d'un territoire dans lequel nous essayons de creuser les choses pour les comprendre davantage et pour progressivement à l'occasion de ce débat, faire avancer les choses et construire un projet qui soit la bonne réponse aux bonnes questions. Nous sommes une entreprise publique dont la mission est d'aménager ce réseau ferré pour permettre le développement du transport ferroviaire. Donc tout naturellement, notre premier réflexe c'est de penser qu'il y a quelque chose à faire. Et donc ne rien faire, ne rien proposer ou penser que le trafic n'a pas besoin de se développer, ce n'est pas notre position. Ce n'est pas notre attente. Donc notre mission c'est de rendre ce réseau ferroviaire le plus efficace, le plus utile possible. C'est-à-dire rénover le réseau existant, je voudrais ne pas l'oublier parce qu'il y a beaucoup à faire déjà pour améliorer le réseau existant. Mais c'est aussi compléter ce réseau existant par des lignes nouvelles pour répondre à des besoins nouveaux. Et de ce point de vue-là, notre objectif est clair, il est de doubler le réseau à grande vitesse français à l'horizon 2020 et ce faisant, nous nous inscrivons dans un projet de dimension européenne parce que c'est une volonté de l'Europe, parce que c'est une volonté partagée maintenant par la plupart des grands pays européens et que donc en faisant cela, nous sommes en train de construire le réseau européen à grande vitesse. Et donc, nous nous inscrivons résolument dans cette perspective et dans cet objectif de développer ce réseau et de permettre à l'horizon 2020 de constituer ce grand réseau européen à grande vitesse. Alors, dans quel état d'esprit nous sommes et quelles sont nos attentes ?

Je dis cela en deux mots. Il s'agit d'un grand projet. Et donc nous, nous pensons qu'il faut l'aborder avec beaucoup d'ambition mais aussi beaucoup de modestie. Beaucoup d'ambition parce que si on n'en a pas, si on ne croit pas à l'avenir, si on ne croit pas au développement du trafic effectivement, il vaut mieux ne rien faire du tout. Et porter un projet de cette dimension, d'une certaine manière il faut y croire. Il faut croire à l'avenir, il faut croire au transport ferroviaire. C'est notre cas. Mais en même temps il nous faut beaucoup de modestie. Qui peut dire aujourd'hui ce qui va se passer précisément dans 20 ans ? Qui peut prétendre aujourd'hui avoir la bonne réponse à toutes les questions ? Il n'y a pas d'évidence en la matière. Il n'y a pas de vérité toute faite. La complexité du sujet que nous allons aborder nous conduit à le faire avec beaucoup de modestie.

Nous devons tenir compte de l'Histoire car nous ne partons pas de rien. Ce projet, ça a été rappelé par Monsieur le ministre Jean-Claude Gayssot, il y a eu déjà des choses qui ont été dites et qui ont été faites sur ce projet. Et pourtant nous souhaitons à l'occasion de ce débat, actualiser notre réflexion, tenir compte des enjeux d'aujourd'hui, ce que nous disons aujourd'hui sur ces projets, ça n'est pas forcément ce que nous disions il y a 10 ans. De la même manière, nous souhaitons pendant ce débat nous concentrer sur le projet dont nous parlons. Et nous pensons qu'il faut regarder ce qui se passe autour de nous. Et donc, il va falloir parler de ce territoire-là et en même temps avoir en toile de fond ce qui passe du côté espagnol, ce qui se passe le long de l'arc méditerranéen et aussi ce qui se passe plus au Nord, Vallée du Rhône où des choses ont déjà été dites. Et donc, il faut passer de manière harmonieuse entre cette vision locale et territoriale, à cette vision élargie et européenne.

Alors, nous avons bien sûr des idées sur ce projet et sur tout cela. Mais nous souhaitons pendant un certain temps en tout cas nous mettre à l'écoute car notre rôle en tant que maître d'ouvrage sous l'égide et sous l'autorité de la Commission ce n'est pas de dire ce qu'il faut faire, c'est de mettre sur la table des réflexions préliminaires que nous avons conduites avec déjà une concertation approfondie avec les collectivités régionales et locales. Donc, nous les mettons sur la table, et je réponds tout de suite à Jean Claude Gayssot en disant que nous avons pensé opportun de proposer ces quatre scénarios. Mais évidemment, on n'attend pas du débat qu'ils nous disent lequel de ces quatre nous allons choisir. Et évidemment, on peut combiner ces scénarios les uns avec les autres et là, je vous dis très précisément, on ne va pas choisir le scénario majoritaire et laisser tomber les autres. Ces quatre scénarios sont là pour ouvrir le débat. Et il faudra ensuite bien entendu voir comment les uns et les autres réagissent pour avancer dans notre réflexion. Alors pour terminer, je voudrais simplement d'abord remercier notre équipe, Edouard PARANT, ceux qui l'entourent avec notre Directeur régional Christian Petit et tous ceux qui les ont aidés parce que je peux vous dire qu'avant de se lancer dans un débat comme cela, il y a du travail à faire. Je voudrais remercier tous les experts et tous ceux qui ont travaillé déjà avec nous. Remercier également les élus qui nous ont, j'allais dire, mis sur la voie de ce débat. Et je voudrais inviter tout particulièrement l'équipe projet qui va participer à ces travaux et à tous ces débats, je voudrais les inviter à rester

totallement disponibles pour répondre aux besoins de la Commission. Rester disponible et à l'écoute de tout ce qui va se passer. S'engager généreusement dans ce débat pour que nous puissions au terme de ce débat en tirer le meilleur profit. Qu'est-ce que cela veut dire pour nous et en particulier pour moi qui aurais à ce moment-là la responsabilité de recueillir les résultats du débat tels qu'ils seront formulés par la Commission ? Recueillir les résultats de ce débat, cela voudra dire, proposer à la région, aux collectivités locales et à l'Etat une suite concrète. C'est-à-dire les étapes successives qui nous conduiront, nous l'espérons en tout cas, à avoir d'ici 2020 bien travaillé pour la région mais aussi pour la France et pour l'Europe.

Monsieur Claude BERNET :

Alors, merci au Président de RFF.

La tribune a beaucoup parlé et cela va être le moment d'un dialogue entre la salle et la tribune.

Monsieur Serge CLAUSSE :

Monsieur le Président, merci. Bonsoir ! Serge Clause, président de la Chambre régionale de commerce et d'industrie. Je voudrais en préambule repositionner l'objet du débat de mon point de vue. 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 ne s'agit pas d'un projet à court terme. Il ne s'agit pas d'un projet à moyen terme. Il ne s'agit pas d'un projet à long terme. Il s'agit d'un projet à très long terme. Et c'est dans cette perspective qu'il faut se situer. Et si je me permettais cette vulgarité je dirais : « Ne jouons pas petit bras ». Or, quelle est la situation actuelle ? Vous l'avez effectivement décrite. Une saturation complète. Les TER vont se développer, entre autres par le cadencement, qui augmente de 20 à 30 % du nombre de voyageurs. Cela veut dire plus de TER. Où va-t-on les mettre ? Les sillons sont saturés. Le Fret. Tout le monde sait que le Fret se développe, à l'échelon régional, à l'échelon national, à l'échelon international. Messieurs nos amis Catalans Espagnols, vous avez oublié de dire que le port de Barcelone qui traite aujourd'hui deux millions de containers équivalent 20 pieds, a le projet d'en traiter cinq millions à terme. Pendant ce temps-là, petit détail au passage, Marseille va passer simplement de neuf cent cinquante mille à un million. Ça en dit long sur le comportement dans ce pays. Donc c'est dans cette perspective-là. Donc, il faut prévoir quelque chose qui puisse répondre aux besoins d'aujourd'hui, de demain et d'après-demain. Bien entendu les Chambres de commerce seront très présentes dans ce débat, cela va de soi. Vous dites qu'on peut encore réfléchir aux mixités de ces scénarios. D'où nous sommes pour le scénario le plus intéressant nous semble-t-il pour 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 est-ce qu'on va faire passer tous ces gens ? Le commerce intra-européen va se développer dans des proportions phénoménales. Tout le monde sait que le commerce international se développe deux à trois fois plus vite que le PIB. Donc ne soyons pas modestes, contrairement à ce que vous avez dit Monsieur. Soyons ambitieux. C'est un investissement qui va servir à trois-quatre générations. Il ne faudrait pas que par un mauvais choix, les générations futures nous reprochent le choix que nous risquerions de faire. Merci.

Monsieur Jean-Pierre MOURE :

Jean Pierre Moure, vice-président de l'agglomération de Montpellier.

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, je tenais à vous féliciter pour le lancement de ce débat public qui est important. Et effectivement par rapport à ce qui était dit, je crois que ce débat pendant quatre mois va permettre d'emmagasiner un certain nombre de précisions, d'échanges d'informations, de nuances par rapport à l'axe essentiel de l'objectif qui est recherché.

Je tenais aussi à remercier Monsieur PARANT pour la clarté de la présentation qui a été la sienne. Elle a permis excellemment de lancer le débat et à partir de là, d'alimenter le fil des intérêts des

uns et des autres pour aller à ce que nous, nous appelons en tant qu'agglomération de Montpellier le vrai intérêt général. Il est certain que le fait de combler le chaînon manquant c'est un événement d'une importance capitale, vitale pour cette région, pour les relations entre les deux pays, vitale aussi pour l'institution que je représente ici, l'agglomération de Montpellier. Si, par tradition, le Languedoc-Roussillon a été une région de passage, il est absolument patent actuellement que le développement de cette région passe par sa proximité avec Barcelone. Ce qui nous amène nous aux choix : on ne va pas choisir aujourd'hui mais je vais quand même vous dire quelle est l'inclinaison forte de l'agglomération de Montpellier par rapport à ces propositions ; le doublement partiel de la ligne également ne répond pas à ces objectifs et il faut situer le débat sur les solutions 2 ou 3 ; personnellement je préfère le scénario 3 qui permet d'assurer à la fois la mixité, nécessaire pour des raisons de développement durable, pour des raisons de qualité du service également. A travers le comblement de ce chaînon manquant, il faut saisir une opportunité contre la crise économique et appliquer les politiques publiques de report modal, c'est-à-dire de transfert d'une partie de la circulation des camions vers la voie ferrée.

Il y a un élément dont on n'a pas encore parlé : il faut beaucoup travailler en termes de complémentarité, avec le trafic maritime. Et notamment, c'est l'aspect posé par les relations avec le port de Sète, le développement de ce port, la relation avec Barcelone et tout ce qui permet sur les voies navigables, sur la voie maritime, la complémentarité avec le projet dont nous parlons aujourd'hui.

Donc, nous préférons effectivement pour les raisons que j'évoque très rapidement et je ne développe pas trop parce que beaucoup d'arguments ont été développés et d'autres vont venir, je l'imagine, les deux solutions mixtes. Nous souhaitons qu'elles soient approfondies au maximum. Ça entraînera très certainement des nuances. Mais nous aurions tendance à pencher sur la 3 dans la mesure où la 3 permet en plus davantage de technicité permettant d'assurer une relation de proximité plus efficace avec des transports en commun incarnés par le TER dans la région qu'il faut développer entre les différentes cités et également la complémentarité et le mixage avec la politique de transport en commun et notamment le schéma d'aménagement de l'agglomération, qui prévoit quatre lignes. Ça m'amène très rapidement aussi à m'arrêter un instant sur le choix qui pourrait être celui de la gare sur le secteur sud de Montpellier où deux hypothèses sont envisagées : une gare à l'ouest et une gare à l'est. Il faut resituer tous ces éléments dans les politiques d'aménagement de territoires, celle de l'agglomération de Montpellier, et le schéma régional d'aménagement de territoire de la région. Nous avons fait approuver en 2006 ce qui s'appelle un schéma de cohérence territoriale. Ce schéma de cohérence territoriale a déjà prévu à l'est de Montpellier une dynamique très forte puisqu'elle va représenter quasiment l'équivalent de 100 à 120 mille habitants supplémentaires dans le triangle entre *Odysseum*, la route de la mer qui va profiter également de gros aménagements de type structurel et logement. Tout ce qui concerne cette future gare TGV qui a été positionnée à l'est dans la mesure où elle peut s'appuyer sur la complémentarité et l'efficacité entre le réseau LGV tel que nous l'abordons aujourd'hui, la connexion avec les deux lignes de tramway et ensuite la proximité également avec le cœur de ce territoire.

A partir de là, il est important aussi de resituer la complémentarité et la proximité avec ce qui pourrait être effectivement le développement de Sète en liaison avec l'agglomération de Montpellier, c'est le fait d'imaginer une optimisation performante de la liaison via le TER entre Sète et la gare TGV que j'évoque. Ça, ça me paraît important. C'est mettre le débat, nous semble-t-il, au niveau d'enjeu majeur que représente l'infrastructure dont nous parlons aujourd'hui et je ne doute pas que ces éléments alimenteront le débat positivement et nous permettront effectivement de transformer un essai positif dans le meilleur délai possible.

Je crois qu'on peut parler aussi du financement. On a évoqué la participation des différents partenaires. Je me tourne vers l'Europe aussi parce que je crois que l'Europe ne peut pas rester en dehors du financement mais vous avez répondu en partie à ma question. Ce projet est éligible, j'en suis convaincu, et je ne doute pas qu'il sera élu, j'en suis également convaincu, mais je pense que l'Europe mériterait aussi de venir à la contribution de manière un petit peu plus importante car par ces temps de crise, les différentes collectivités ont fait un effort déjà important, et que c'est un élément majeur de la relation nord-sud, au point de vue européen, de Francfort et Amsterdam à Séville, en passant par nos voisins catalans.

Voilà ce que je veux dire ce soir. En tout cas, je suis très favorable à ce dossier, très intéressé aussi de voir que beaucoup de personnes sont là aujourd'hui. Moi, j'invite l'ensemble des

personnes à se positionner, à se manifester par rapport à cela. C'est comme cela que vit la démocratie. Et que les citoyens soient entendus.

Monsieur Christian DUPRAT :

Bonsoir Monsieur le Président. Christian Duprat. Je suis porte-parole des Verts à Montpellier. Je voulais vous exprimer de notre satisfaction que ce débat démarre et que cette concertation se fasse de cette manière et féliciter RFF pour la qualité du dossier qui nous est proposé. Pour nous les Verts, ce qui est très important dans ce dossier, c'est le fait qu'on mélange le Fret et les voyageurs. C'est cet aspect-là plus que la grande vitesse qui nous intéresse beaucoup. Et quand vous avez dit tout à l'heure que vous vouliez doubler la quantité de marchandises transportées par le train dans la région, l'objectif est faible, puisque doubler ce serait passer de 4 % à 8 %, il faut être plus ambitieux que cela sur le siècle qui vient.

Une autre chose qui nous préoccupe, c'est qu'il ne faut pas prendre de l'argent au train pour faire du train. C'est-à-dire que faire une ligne à grande vitesse, c'est très bien et nous l'approuvons surtout si elle est mixte. Mais il ne faut pas que pour faire cette ligne, on sacrifie le réseau local, le réseau régional. Et nous, nous sommes favorables à la réouverture de lignes et non pas simplement au TER sur la ligne existante qui borde le littoral.

Donc, de ce point de vue-là, nous sommes un peu méfiants pour que tout l'argent n'aille pas à cette grande ligne et nous demandons aux collectivités territoriales de faire attention à cet aspect-là. Et de ce point de vue-là, nous lançons un appel. Nous lançons un appel parce que si on veut vraiment prévoir ce qui va se passer pour le siècle qui vient, il faut que sur les 10 ans qui viennent, au lieu de continuer à mettre beaucoup d'argent dans les budgets routiers, les Conseils généraux de la région ré-économisent, provisionnent pour ce chantier-là et pour les chantiers de lignes de proximité. Cela nous paraît extrêmement important de ne pas l'oublier et qu'il faut qu'il y ait des signes politiques qu'on va faire une priorité sur le ferroviaire. Et pour cela, il faut couper dans les budgets routiers des 10 prochaines années.

Un autre point qui nous paraît très important, c'est la localisation des gares. Il y a eu des erreurs manifestes dans les précédentes lignes de TGV en France avec des gares qui sont en train de tuer certaines villes. Je pense par exemple à Valence TGV. La gare de Valence TGV est une gare qui est en train de tuer la ville de Valence car plus personne ne descend à Valence. Et cette gare qui est à l'extérieur, comme un OVNI au milieu de la campagne, n'est reliée aux zones d'habitation que par des transports malcommodes. Et je crains que la gare d'Aix TGV soit dans le même système. Et pour ceux qui la connaissent la gare d'Amiens est également quelque chose qui ne fonctionne pas bien de ce point de vue-là. Ce sont des gares qui génèrent beaucoup de transports en voiture pour aller prendre le train. alors que si on privilégie des gares TGV en centre-ville, je sais que c'est compliqué, mais si on privilégiait des gares TGV en centre-ville très accessible par les transports en commun, donc des liaisons TGV-Tram, TGV-Tram-Train, TGV-TER-Tram-Train, etc., on aurait quelque chose de plus efficace en termes d'aménagement du territoire. Donc c'est un signal que nous voulons lever. Il faut faire attention à ces gares éloignées de tout, qui en fait génèrent beaucoup de trafics et qui sont, comme elles sont excentrées par rapport au bassin de populations, génèrent beaucoup de trafics y compris pour les gens qui habitent de l'autre côté de l'agglomération par rapport à la gare. Voilà pourquoi nous sommes très favorables à des gares situées réellement au coeur des agglomérations. Merci.

Monsieur Claude BERNET :

Je voudrais dire à Monsieur Duprat qu'effectivement ce débat des gares sera posé localement puisqu'il intéresse tout particulièrement Narbonne, Béziers, Nîmes. Nous avons bien entendu pris soin de faire des réunions dans chacune des villes qui sont les plus concernées. Le problème de Montpellier est différent puisqu'il y aura saturation manifeste de la gare, ou plutôt de ses accès. Il est intéressant d'essayer de voir au fond. Une gare nouvelle, c'est quelque chose qui entraîne toute une série de conséquences, y compris en matière d'urbanisme. Et je crois qu'il est intéressant d'en parler avec les citoyens, avec leurs élus, parce que ça a évidemment une pression assez forte sur l'avenir urbain.

Monsieur Georges FANDOS :

Bonsoir. Je suis le Délégué régional du Mouvement écologiste CAP 21 de Corinne Lepage. D'abord, je tiens à vous remercier pour l'organisation de ces débats parce qu'effectivement, ils sont de qualité. Et la richesse des participants montre les enjeux aussi pour les citoyens de base. Je crois que ce qui est important par rapport aux différents scénarios qui sont présentés, c'est le scénario 220 km/h pour les voyageurs et 120 pour le Fret parce que c'est du point de vue des possibilités d'augmentation du trafic aussi bien Fret que TER, le scénario qui offre la plus grande possibilité de développement du Fret. Il est à 70 % du développement possible en 2020, alors que les autres scénarios 300 km/h pour voyageurs ou les autres scénarios encore sont plus pessimistes du point de vue des possibilités de développement du Fret et du TER. Donc pour nous, par rapport aux enjeux du Grenelle de l'environnement, par rapport aux enjeux de dégager l'autoroute A9 de la saturation des camions poids lourds, cela a été soulevé par plusieurs personnes déjà. Il est inadmissible qu'aujourd'hui il y ait 10 000 camions par jour qui franchissent le col de Perthus, qu'on vive une saturation de plus en plus dangereuse du point de vue des accidents sur l'autoroute A9, qui bloquent la circulation au moindre pépin. Et donc, c'est vrai que notre réseau est très fragile et qu'il y a une urgence à la fois écologique et à la fois en termes de sécurité pour les voyageurs que ce qui est de vraiment décharger l'autoroute A9 en termes de Fret routier. Et donc, je rappelle quand même qu'en termes d'impact par rapport à l'environnement, le transport ferroviaire consomme 130 fois moins de CO₂ que le transport routier. Donc c'est quand même aussi le transfert modal de la route vers le ferroviaire aura un impact très important en termes d'économie de CO₂. Et donc de ce point de vue environnemental aussi, la priorité doit être donnée aujourd'hui au scénario qui favorise vraiment le plus à la fois le transfert Fret, le développement du Fret et le développement du TER. Et donc cela, je crois que c'est le scénario 220 km/h qui en plus d'après ce que j'ai lu, fournit le plus de souplesse parce qu'effectivement le scénario 300 km/h dès qu'il y a un moindre pépin, la souplesse est beaucoup plus faible en termes de report de gestion des crises que le scénario 220 km/h pour les voyageurs où là, du fait que la vitesse est moindre, on a un peu plus de marge de sécurité. Et donc, en termes de fragilité technologique, la ligne où on va à 220 km/h au lieu de 300 km/h, cela donne une plus grande souplesse. On perd 10 minutes sur Montpellier Perpignan, je crois que ce n'est pas un enjeu important. Ce qui est important c'est d'une part que le mode de transport soit fiable au point de vue technologique, qui permet certaines souplesses, qui permet une réduction des gaz à effet de serre. Et de ce point de vue-là, le scénario 220 km/h est quand même le plus intéressant. et il permet aussi je pense un aménagement plus équilibré du territoire régional dans la mesure où il ne centre pas tout sur la création d'une seule gare nouvelle mais sur le fait que les gares existantes, le maillon de villes moyennes qu'on a la chance d'avoir dans ce Languedoc-Roussillon sera alimenté de manière équilibrée, ce qui favorisera une déconcentration des activités à une meilleure répartition des activités sur le territoire, à une meilleure desserte des villes moyennes du Languedoc. Et de ce point de vue-là, c'est vrai qu'une gare à Nissan, Monsieur Duprat avait raison, je ne vois pas trop l'intérêt. Je préfère une gare à Béziers et une à Narbonne et qu'à la limite, il y ait des TGV qui ne s'arrêtent qu'à Béziers et d'autres qu'à Narbonne. Mais je ne vois pas pourquoi on crée une gare en pleine nature où on aura un effet impact en termes d'équilibre et d'aménagement équilibré du territoire beaucoup plus faible que deux gares dans les villes de Narbonne et de Béziers.

Je crois que cette proximité des gares TGV par rapport aux centres urbains existants c'est très important en termes d'aménagement équilibré du territoire, en termes d'attractivité des villes moyennes de notre région. Ne reproduisons pas à l'échelle régionale les erreurs qui ont été faites à l'échelle parisienne. On a la chance d'avoir un chaîne de maillon des villes moyennes importante dans le Languedoc et essayons de les desservir au mieux, essayons de les rendre les plus attractives possible, parce que c'est cela qui conditionnera le fait qu'on ne reproduira pas les mêmes erreurs qu'ailleurs. Et je crois que de ce point de vue-là, il faut quand même une réflexion forte. Et en tout cas, je tenais à remercier les organisateurs de ce débat de la possibilité de s'exprimer à ce sujet. Merci à tous.

Monsieur Claude BERNET :

Je voudrais féliciter les orateurs qui se sont exprimés jusqu'ici parce qu'ils ont tous tenu dans des temps horaires de 4 à 5 minutes. C'est très bien, parce que ça va permettre de faire un débat rapide et dynamique.

M. Lionel SAMSON :

Je tiens à remercier la Commission d'organiser ce débat parce que rare maintenant en France d'avoir des débats entre les citoyens et nos dirigeants, surtout pour l'établissement de ce grand projet. Contrairement à tous les autres intervenants, je ne suis pas membre d'un parti politique. Donc déjà. Je voudrais réagir aux deux interventions écologistes. Je ne suis pas d'accord avec eux sur le fait que les gares nouvelles tuent le centre-ville. Ce qui s'est passé à Valence, le problème c'est que la SNCF n'a pas mis de liaison TER adéquate entre la gare de Valence TGV et la gare de Valence ville. Ce à quoi on peut, à tout moment, porter remède. Seulement il faut avoir la volonté de le faire. Donc pour revenir aux gares nouvelles, c'est un investissement assez important. Moi je ne vois pas l'utilité de faire passer les TGV par le centre-ville. Cela va re-saturer les gares de centre-ville qui le sont déjà. Il faudrait plutôt créer des gares, et je vais prendre l'exemple de Nissan, entre Béziers et Narbonne. Si on place une gare à Nissan au niveau de l'interconnexion avec la ligne classique, avec un TER qui arriverait de suite, en 7 minutes on relie Narbonne, en 7 minutes on relie Béziers. Alors que si sur la Ligne nouvelle on s'amuse à mettre une gare à Béziers, une gare à Narbonne, cela ne va pas faire gagner du temps pour les relations Béziers Narbonne qui sont quand même assez nombreuses, ni pour les autres relations. De mon point de vue, c'est plus adéquat de mettre une gare nouvelle entre les deux villes de par le fait que ça permet de relier les deux villes sans qu'il y ait une guéguerre entre les deux. On sait qu'entre Béziers et Narbonne, cela a toujours été délicat. Les deux villes sont quand même assez rivales. Et je pense qu'il vaudrait plutôt placer la gare entre et ça permettrait justement de développer la coopération entre ces deux villes. Il faut aussi regarder un développement du territoire à très long terme comme l'a souligné le président de la Chambre du commerce. Il faut voir le développement du territoire à long terme. Et donc par conséquent, le développement de cette zone passe surtout par des relations plus étroites entre Narbonne et Béziers. Ce qui n'est pas actuellement le cas. Béziers et Narbonne sont plutôt en train de se faire la guerre. Cela fait plutôt pitié, du point de vue des citoyens, oui ! Cela fait plutôt pitié de les voir parce si on place la gare à Narbonne, Béziers va vouloir la sienne, si on place la gare à Béziers, Narbonne va la vouloir. On n'en finit pas. Moi je ne suis pas d'accord aussi avec ce que disait le représentant de Barcelone qui disait qu'il faut une gare presque à toutes les villes. On est quand même sûr de la liaison grande vitesse. La grande vitesse même si elle doit désenclaver le territoire, elle n'est pas là non plus pour faire du TER. Pour le TER il y a la ligne classique. Voilà. Moi, c'est mon point de vue de citoyen et de jeune.

Monsieur Claude BERNET :

Merci de ce point de vue citoyen. Vous illustrez bien une idée centrale du débat public. Chaque citoyen a la parole de façon complètement indépendante. Il n'est pas besoin d'être animateur ou responsable d'une association, d'un parti politique, etc. Ça s'appelle le principe d'équivalence

Monsieur Eric BOISSEAU :

Bonjour à tous ! Eric Boisseau. Je représente la Fédération nationale des associations d'usagers des transports Languedoc-Roussillon. Et je veux reprendre à propos d'un prédécesseur et néanmoins ami qui parlait de la gare de Valence TGV.

Il se trouve qu'en tant qu'utilisateur du train, j'ai eu à faire un déplacement Montpellier-Les Alpes par Valence TGV, Grenoble, Chambéry. Et comme je garde avec moi des tableaux d'horaires dont certains ont 30 ans, 35, 40 ans. J'ai regardé le temps de parcours actuel que l'on met de Montpellier à Chambéry en prenant le TGV jusqu'à Valence TGV puis ensuite un TER et le temps que mettait le Catalan Talgo, il y a 35 ans qui ne roulait qu'à 140 km/h depuis Cerbère en provenance de Barcelone, les Barcelonais avaient le droit d'aller jusqu'à Genève sans aucun changement à cette époque. Admirez le « progrès » par rapport à aujourd'hui. J'ai remarqué que par le Catalan Talgo

de Montpellier à Chambéry, nous mettons il y a 35 ans moins de temps qu'aujourd'hui avec le TGV. Voilà le progrès nouveau que s'il est partagé par tous, nous disait il y a quelques années un grand opérateur public, je vous laisse apprécier. Ceci pour juste ouvrir sur le rôle des gares parce que je crois qu'il y aura d'autres débats qui porteront plus précisément sur ces gares. Donc, je vais laisser dans ma présente intervention cet aspect de côté et rebondir sur un autre ami qui est intervenu précédemment lui aussi et qui a parlé d'un réseau très fragile. Aujourd'hui, la ligne Nîmes Narbonne, la ligne classique, est une ligne à double voie électrifiée tandis qu'au nord de Nîmes nous avons déjà un doublet de ligne et au nord de Villeneuve les Avignon, nous avons un triplet de ligne. Dans les scénarios que nous a brillamment montrés Edouard PARANT et je le félicite pour sa qualité pédagogique, tous ces scénarios prévoient le maintien et le développement de l'usage de la ligne classique Nîmes Narbonne et au-delà, vers Carcassonne Toulouse, vers Perpignan. Donc j'ai une question à RFF. RFF a signé récemment un contrat de performance. Je n'ai rien vu dans ce contrat de performance qui concerne la modernisation de la ligne classique Nîmes Montpellier Narbonne Perpignan. Je vois que les collectivités territoriales sont sollicitées pour plus de 400 millions d'euros pour financer une nouvelle ligne. Mais nous avons un réseau très fragile. Nous avons un réseau qui connaît beaucoup de dysfonctionnements. Nous avons des pannes de signalisation. Nous avons des incidents aux passages à niveau et bien d'autres dysfonctionnements que les usagers du TER au quotidien ne supportent plus. Ils l'ont exprimé récemment au comité de ligne qui s'est tenu à Lunel. Ma question : est-ce qu'il est prévu mais pas dans 10 ans, pas dans 20 ans, des investissements significatifs pour que ce qui relève du gestionnaire d'infrastructure, à savoir Réseau de fer de France soit significativement amélioré ? Bien évidemment, lorsqu'il y a un suicide, ce n'est pas de la responsabilité du RFF ni de la SNCF. Quand il y a une panne de locomotive, ce n'est pas de la responsabilité de RFF. Mais lorsque vous avez un feu de broussailles qui bloque pendant toute la durée de l'intervention des pompiers la voie et donc pendant plusieurs heures alors que, je veux dire les rapports RFF-SNCF, on aurait pu faire en sorte que de part et d'autre de cette voie ferrée qui serait intensément utilisée, elle soit quand même nickel. Autre chose et j'en termine. Mais c'est toujours relatif à ligne classique et aussi à la Ligne nouvelle.

Dans un langage technicien, on appelle cela le dimensionnement des installations de traction électrique. C'est-à-dire la puissance des sous-stations. Aujourd'hui, Bombardier et la région valorisent les 40 ZGC, BGC qui ont été achetés. Ce matériel électrique nécessite une puissance installée très forte. Deuxième question à Réseau ferré de France, est-ce que Réseau ferré de France a l'intention d'augmenter et ce aussi rapidement, la puissance de ces sous-stations de manière à ce que ces automotrices puissent accélérer plus fortement qu'actuellement ?

Pour donner une anecdote, en 1938 sur le réseau de l'Etat, des automotrices qui été limitées à 130 km/h arrivaient à faire du 90 km/h de moyenne avec des arrêts, des inter-stations en moyenne tous les 7 km entre Chartres et le Mans. Aujourd'hui, avec les mêmes inter-stations entre Avignon et Montpellier, avec à peu près le même nombre d'arrêts, on est à 20 km/h de moins en vitesse moyenne. Ce qui obère la capacité de la ligne par les différentiels de vitesse moyenne entre les trains les plus rapides et les trains les plus lents.

Donc, je termine. Question : est-ce qu'il est prévu là aussi un investissement de Réseau Ferré de France pour augmenter la puissance électrique disponible aux automotrices ?

Monsieur Claude BERNET :

L'équipe chargée de l'entretien et de la gestion du réseau à la direction régionale de RFF va vous répondre, Monsieur.

Monsieur Edouard PARANT :

Sur les différentes questions que vous avez posées, je ne vais pas forcément dans l'ordre dans lequel vous les avez posées, sur les sous-stations électriques et la puissance électrique du réseau. Effectivement, on a un programme de développement. Et on souhaite construire une sous-station supplémentaire de façon à renforcer notre réseau électrique.

En ce qui concerne le débroussaillage, nous y consacrons des crédits de l'ordre de un million d'euros par an. Vous pouvez peut-être penser que ce n'est pas suffisant. Mais c'est déjà ce qu'on

fait dans la région chaque année. Et on a évidemment des opérations de modernisation de la voie lorsqu'on change des appareils, de voie lorsque l'on renforce nos centres d'aiguillages etc. Donc, on produit bien un effort de maintien de cette voie à niveau et même d'amélioration lorsqu'on construit comme par exemple à Perpignan le poste de commandement informatique qu'on a mis en place, le PRCI, qui permettra de commander plus de 400 à 600 itinéraires. Cela a vraiment modernisé la façon d'exploiter la ligne. Sur les passages à niveau, Hilaire HAUTEM qui est un de mes collaborateurs va vous répondre.

Intervenant :

Oui. Bonsoir. Effectivement, la problématique des passages à niveau, c'est une problématique routière et ferroviaire qui est souvent dramatique. On a des accidents avec des véhicules. Donc le drame d'Allinges qui est survenu en Haute-Savoie l'année dernière montre toute la sensibilité que Réseau ferré de France apporte à la suppression de ces passages à niveau. Dans le Languedoc-Roussillon, on a une vingtaine de passages à niveau qu'on classe préoccupants, c'est-à-dire qu'ils sont plutôt accidentogènes ou que du fait du nombre important de circulations ferroviaires mais aussi de circulations routières, ces passages à niveau sont particulièrement dangereux. Donc, on continue à mener des études de suppression de ces passages à niveau. Ce sont des études qui sont assez lourdes conséquentes en termes de délai mais aussi en termes de coût. Donc, nous y attachons une très grande importance. Et parallèlement, on mène des programmes d'amélioration de la sécurité sans forcément les supprimer mais des programmes d'amélioration qui permettent soit le ralentissement des véhicules routiers aux abords des passages à niveau, soit une amélioration de la signalisation pour permettre au véhicule de mieux anticiper le passage à niveau.

Madame BIENVENUE :

Il semble dans les 3 scénarios exposés que le contournement de Montpellier est acquis et vous ne parlez pas des aménagements contre les inondations qui viennent d'être faits sur la Commune de Lattes. L'Etat vient d'investir plus de 40 millions d'euros pour ces travaux. Et le tracé prévu continue comme il avait été prévu au départ à passer sur remblais alors qu'il serait judicieux de le faire passer sur viaduc pour que l'eau puisse s'écouler en cas d'inondation. Il y a des travaux assez importants et très spectaculaires qui ont été faits pour aménager l'écoulement de la Gironde. Et il y a des travaux qui vont continuer avec les digues sur les berges du Lez. Que prévoyez-vous de faire dans votre projet puisque tout étant lié, le tracé qui vient de Nîmes passe à cet endroit-là alors que c'est un endroit très dangereux parce que les inondations sont de plus en plus importantes et le seront de plus en plus si l'on tient compte de l'urbanisation délirante et galopante qui se fait au nord de ce secteur. Je vous remercie.

Monsieur Edouard PARANT :

Je vais répondre d'une manière générale sur la problématique de la transparence hydraulique des voies de chemin de fer et des lignes nouvelles. Et nous avons ici quelqu'un qui travaille à plein temps sur le projet dont vous parlez, le contournement de Nîmes et de Montpellier qui va pouvoir vous répondre très précisément. Mais d'une manière générale, Réseau ferré de France doit appliquer la loi ; c'est-à-dire que dans tous ces projets de Ligne nouvelle, on lui impose de faire en sorte que sa ligne lorsqu'elle est en remblai ne gêne pas l'écoulement des eaux en régime normal mais évidemment en régime de crue puisque c'est un problème comme vous l'avez rappelé très important dans l'ensemble de la région. Donc je vais passer le micro à Jean-Claude Prangé qui va vous répondre sur la problématique spécifique de Lattes.

Monsieur Jean-Claude PRANGÉ :

C'est une question qu'on nous avait déjà posée il y a plusieurs mois. Comme le précisait Edouard PARANT tout de suite, la sensibilité aux inondations de notre territoire, qu'on traverse avec le contournement de Nîmes Montpellier et qu'on traversera avec des lignes nouvelles qu'on construira plus tard vers Perpignan, fait qu'on attache une attention très particulière à ce sujet. La loi sur l'eau

est là pour nous donner les règles à suivre : transparence hydraulique notamment dans les milieux habités, et c'est le cas du quartier de la Céreirède où vous habitez. Il y a des règles à suivre qui seront appliquées. Il y a des services de l'eau qui sont présents ce soir, qui veilleront à l'application de cette loi. Construire sur pilotis, construire sur remblais, il y a des dispositions qui seront prises pour définir les bonnes ouvertures à prendre pour que les habitants qui habitent dans ces quartiers ne soient pas plus inondés qu'ils le sont actuellement. et nous essayerons d'ailleurs de mettre en place la disposition pour qu'ils soient peut-être un peu moins aussi.

Intervenant :

Bonsoir, Monsieur le Président. Les gens correctement informés savent que la SNCF ne paie pas à Réseau ferré de France le montant du loyer normal qui permettrait à Réseau ferré de France d'investir. Je note que depuis que nous sommes réunis, nous avons évoqué des coûts d'investissement et nous n'avons jamais évoqué les coûts d'utilisation de la ligne et des différents projets. Je pense que pour les citoyens, il est absolument indispensable qu'ils aient une connaissance des ordres de grandeur de rentabilité de ces opérations. Merci.

Monsieur Claude BERNET :

Alors, c'est ce qu'on pourra appeler une très bonne question. Et sur cette question, peut-on commencer à apporter quelques éclairages ?

Monsieur Edouard PARANT :

Déjà sur la question des péages, je pense que Monsieur Hubert du MESNIL va pouvoir apporter des éclairages puisqu'il y a eu des arbitrages qui ont été rendus à l'été dernier. Et puis Bruno Beauchet vous répondra sur la rentabilité socioéconomique des différents scénarios!

Monsieur Hubert du MESNIL :

La question de l'économie se pose bien sûr et nous sommes là pour mettre à la disposition de tout le monde des éléments de compréhension sur ce que coûte le réseau en construction, en entretien, en exploitation. Et puis par ailleurs, ce que tel équipement va engendrer comme recette parce qu'ensuite il faut assurer l'équilibre global. Et comme on sollicite des contributions publiques des régions, des collectivités de l'Europe, il est bien normal que tous ces éléments de compréhension soient mis sur la table.

Mais je vais vous dire, d'abord, nous avons tous à faire des efforts pour que ce que nous faisons coûte moins cher. C'est vrai pour la construction de la ligne, c'est vrai pour son entretien. Et je pense que tout le monde est d'accord pour dire que quand on utilise de l'argent public, il faut être attentif à bien l'utiliser. Donc c'est l'une de nos responsabilités de veiller à ce que cet argent soit bien utilisé et que cet esprit d'économie s'impose à tout le monde.

Je dois vous dire que les péages que nous paie la SNCF, elle le sait bien d'ailleurs, dépassent maintenant le coût d'entretien. Mais je voudrais dire que ce qui nous paraît à nous le plus important pour assurer l'économie du réseau et son équilibre, c'est qu'il y ait de plus en plus de trains qui circulent car la vraie solution économique au réseau, c'est de permettre la circulation d'un plus grand nombre de trains parce que lorsqu'il y a de plus en plus de trains qui roulent sur le réseau, c'est ça qui permet d'assurer de la meilleure manière qui soit sa couverture. Sinon, je veux dire on dépasse les problèmes. Si nous Réseau ferré de France, on fait payer le réseau trop cher par les péages aux trains qui circulent, il y aura moins de trains et ça ne sera pas favorable au report modal. Et si par ailleurs, nous n'assurons pas suffisamment par nous-même cet équilibre, on demandera de plus en plus d'argent aux Collectivités locales qui elles-mêmes ont d'autres contraintes. Donc, il faut que chacun prenne sa part de l'effort, balaye un peu devant sa porte. Et de cette façon là, on sera tous gagnants s'il y a de plus en plus de trains qui circulent.

Monsieur Bruno BEAUCHET :

Dans le cadre des études sur la Ligne nouvelle Montpellier Perpignan, nous avons réalisé ce que l'on appelle des bilans socioéconomiques pour la collectivité. Ils s'attachent à établir la rentabilité et calculer la valeur ajoutée créée par les projets. Donc là, vous avez les résultats. Et on voit que les scénarios de Ligne nouvelle créent de la valeur ajoutée. C'est ce que l'on appelle la valeur actualisée nette. Ce sont les scénarios qui créent de la valeur pour la collectivité. Et la collectivité englobe l'ensemble des acteurs, que ce soit les acteurs du mode ferroviaire, donc les opérateurs, ceux qui exploitent, les gestionnaires d'infrastructure comme RFF mais ça englobe également les personnes qui utilisent le mode de transport. Ça englobe également l'Etat et les tiers, donc les personnes qui vivent et qui subissent quelquefois les nuisances liées au mode ferroviaire. Donc, on englobe l'ensemble et on voit que les projets de Ligne nouvelle créent de la valeur ajoutée et sont rentables pour la collectivité puisque les taux de rentabilité dépassent les 4 %. C'est le seuil qui définit le niveau d'intérêt pour la collectivité. Donc, ces 3 scénarios dépassent ces 4 % et ils sont rentables pour la collectivité. Alors que le scénario d'aménagement de la ligne existante n'apporte que très peu d'avantages pour la collectivité. Et c'est le seul scénario qui a une rentabilité très faible et qui même ne crée pas de valeur ajoutée.

Monsieur Jean-Marie KIRTZ :

Je m'appelle Jean-Marie Kirtz. Je suis de Banyuls sur mer. Je parle ici en tant que simple citoyen bien que je sois aussi un salarié de la SNCF et j'en suis très fier.

Alors, je suis très inquiet parce que comme vous, j'ai envie qu'il y ait plus de trains, comme vous j'ai envie qu'il y ait plus de possibilités de trains, moins de voitures, moins de camions sur les autoroutes. Mais quand je vois les scénarios, eh bien, avec mon expérience, je me rends compte que l'on va avoir beaucoup de mal à justifier ces investissements en disant qu'on va faire un report du Fret sur ces infrastructures-là. Et je ne suis pas le seul. J'ai avec moi le Directeur du Fret de la SNCF qui a déclaré à un magazine espagnol équivalent de la Vie du rail qu'en l'état actuel, il n'y a aucune rentabilité possible pour le Fret sur la ligne Perpignan et Figueras par exemple. Et donc, je suis très inquiet quand je vois vos scénarios. Je me dis, ils ne sont pas crédibles. Ils ne sont pas sérieux. Ils ne résisteront pas à l'analyse de Monsieur Baron de la Commission européenne. Voilà. Alors, j'aimerais que vous me répondiez sur ça, quels sont les éléments concrets que vous avez utilisés pour vos études ? Parce que tout ce que je peux lire par ailleurs montre, démontre que ce qui est là-dedans, ça ne tient pas la route. Merci.

Monsieur Hubert du MESNIL :

Il faut rappeler d'où sont issues les hypothèses de trafics Fret. On a mené un ensemble d'études pour estimer en 2020 ce que serait la demande de transports de marchandises, tous modes de transports confondus. Et on s'est notamment attaché à savoir quels étaient les flux de marchandises qui traversaient notamment la barrière que constituent les Pyrénées. Mais on a évidemment évalué tous les trafics qui pouvaient venir de Marseille qui allaient vers Toulouse ou les trafics qui partaient de Perpignan vers Rungis.

Nous, ce que l'on a estimé donc, c'est une demande de transports. Et à partir de cela, on a regardé comment on pourrait la traduire en nombre de trains. On souhaite, c'est important, on souhaite faire circuler plus de trains. Et donc, à partir des coûts des péages, à partir de l'estimation de combien coûte le transport routier, combien coûte le transport ferroviaire ? On a évalué la part de ces volumes de marchandises qui sont susceptibles d'utiliser le mode ferroviaire. Et donc, on arrive à des tonnages qui sont ceux de 2020 donc plus 3 millions par rapport à ce qu'il y a actuellement.

Mais, je suis assez surpris finalement que la SNCF ne croit pas au développement du Fret ferroviaire. En tout cas, nous, notre ambition, c'est bien qu'il y ait un maximum de trains de marchandises qui passent et des trains de voyageurs. On a actuellement une restructuration, enfin vous la connaissez, mais nous on a un ensemble de clients aujourd'hui qui sont demandeurs de signaux sur le Fret. Et notre intérêt, c'est de faire le maximum via la qualité de services, via la fiabilité de l'infrastructure et on pense qu'avec deux lignes, justement on aura plus de fiabilité et

donc, on aura plus de clients qui seront susceptibles d'utiliser le mode ferré, ce sera générateur de trafics, de trafic nouveau y compris pour le transport de marchandises.

Monsieur Jean-Claude BERARD :

Bonsoir, Monsieur le Président. Jean Claude Bérard du Mouvement national de lutte pour l'environnement des gares qui s'inscrit dans cette démarche citoyenne. Nous souhaitons que cette nouvelle ligne soit construite rapidement, avec la mixité et que, comme projet européen elle bénéficie du financement européen.

Et ensuite, nous appuyons l'intermodalité avec les ports, parce que les autoroutes maritimes, c'est très important. Et puis, nous soutenons une prospective, disons à long terme. C'est-à-dire qu'il ne faut pas voir ça à court terme. Mais il y a un problème qui n'a pas été abordé mais que je vais aborder, c'est le problème de la santé publique du Languedoc-Roussillon. Il y a une pollution à l'ozone. On mesure la pollution et on mesure les morts. Donc, arrêtons le routier qui, en plus, pose des problèmes de sécurité. De plus, la France a signé le protocole de Kyoto ; c'est-à-dire qu'il faut diviser par 4 les gaz à effet de serre d'ici 2050. Eh bien, commençons ici pour la santé publique de faire cette chose-là. Mais également, ce côté ferroviaire, cette vie du rail, elle a une histoire en France. Elle est héroïque, il y a l'économie, il y a le culturel et il y a l'environnement. Donc, si vous voulez, c'est ce cadre du développement durable. Et comme j'ai à poser des questions, je vais vous les poser de suite. Il y a des aléas en Languedoc-Roussillon. En particulier les inondations, il y a le problème du vent et il y a le problème d'incendie. Je vous remercie de votre attention.

Monsieur Hubert du MESNIL :

Sur la question des incendies, je pense qu'une partie de la réponse a été apportée tout à l'heure vis-à-vis du débroussaillage et donc des actions engagées par le maître d'ouvrage Réseau ferré de France sur l'entretien des lignes classiques y compris sur les lignes nouvelles. Par contre, sur la question du vent, je n'ai pas bien saisi le point que vous vouliez soulever. Est-ce que vous pouvez peut-être préciser quelle était la problématique d'après vous ?

Monsieur Jean-Claude BERARD :

Bon, le gros problème du vent, vous savez, il y a la tramontane et il y a le mistral. Donc, c'est des choses qu'il faut bien prendre en compte parce que vous savez les TGV, les trains, je les ai vus arrêtés moi en gare d'Avignon. Alors donc, c'est important de prendre en compte la vitesse du vent parce que le TGV, il ne pourra pas rouler à 300 km/h. voilà.

Monsieur Daniel CALLA :

Oui, bonsoir, Monsieur le Président, merci. J'appartiens à FRENE 66, fédération d'associations dont le siège est à Perpignan. Je m'appelle Daniel Calla, j'habite à Port Leucate. J'aimerais remercier encore une fois Edouard PARANT que je connais, donc maintenant pas mal puisqu'on a participé régulièrement à toutes les séances du Comité technique. Une simple parenthèse, la première très brève, c'est que nous en tant que fédération d'associations, nous insistons sur le fait qu'il y ait un report avant tout du transport routier sur le Fret ferroviaire sinon nous sommes totalement opposés à ce projet.

Deuxième point que j'avais déjà soulevé en commission technique notamment auprès de l'ancien préfet de région, et pour lequel j'étais extrêmement déçu de sa réponse, c'est qu'on néglige totalement le problème de financement. Je m'adresse donc, j'en profite puisque Monsieur Baron représentant de la Commission européenne est présent parmi nous, est-ce que enfin l'Europe et la France oseront s'engager d'une façon formelle concernant le futur financement de ce projet car on s'aperçoit que dans le processus, la question de financement vient très tardivement ?

On a eu déjà le cas de ce projet pour lesquelles les études ont lancées en 1984. Il y avait eu financement Monsieur le Président. Je ne sais pas si vous le savez. Le financement a été détourné par un élu politique fortement puissant. Et donc, le projet est tombé à l'eau. Donc, je demande

instamment à la Commission européenne et à la France de s'engager d'une façon formelle sur ce financement de projet. Merci.

Monsieur Claude BERNET :

Il est peut-être difficile de demander à la Commission européenne de se prononcer comme ça ce soir. Mais on a bien compris qu'il y a un certain nombre d'interventions et d'abord, celle de Monsieur Gayssot et puis des intervenants de la salle qui invitent la Commission européenne à préciser un petit peu ses projets.

Tout à l'heure, justement à propos des financements, l'un de mes collègues a considéré que Monsieur PARANT n'avait pas complètement répondu. Alors, je vais lui demander de préciser ce qu'il souhaite.

Monsieur Claude Sylvain LOPEZ :

Oui. Vous nous avez parlé du progrès de la demande de transport. Ok. C'est statistiquement sûrement exact mais vous n'avez pas expliqué comment le train ferait en sorte « d'accaparer » la quantité de transports qui permettrait d'atteindre une rentabilité pour le rail ? Alors, pouvez-vous nous dire ce qui s'opposerait à ce que le transfert modal se fasse dans les conditions optimales pour le transport ferroviaire ?

Monsieur Edouard PARANT :

Tous modes confondus ou uniquement pour les marchandises ?

Monsieur Claude Sylvain LOPEZ :

Je pensais entre la route et le rail pour être clair puisque la question a été posée.

Monsieur Edouard PARANT :

D'accord. Il y a deux facteurs qui font qu'un entrepreneur va passer du camion au rail. La première question c'est : est-ce que ça lui coûte moins cher ? Et deux, est-ce que ça répond à sa demande en termes de services ?

Le système ferroviaire est découplé. Il y a celui à qui appartiennent les rails et celui qui roule dessus. Et c'est sur ces deux volets-là qu'il y a des voies de progrès à faire pour que le rail devienne véritablement compétitif vis-à-vis de la route.

Alors, côté Réseau ferré de France, notre challenge, c'est d'assurer une fiabilité aux transporteurs et de pouvoir leur dire : « Je vous mets à disposition des créneaux horaires régulièrement, à toute heure de la journée et je vous garantis que votre train ne va pas s'arrêter 3 fois, garé une demi-heure à chaque fois sur 300 ou sur 1 000 km ». Donc, il est de notre responsabilité de gestionnaire du réseau d'assurer des circulations de qualité y compris pour les trains de Fret.

Deuxième volet pour que ça marche : les entreprises qui font circuler les marchandises ont aussi une relation commerciale avec les chargeurs et elles leur doivent une qualité de services et une ponctualité dans la manière dont elles rendent leurs services vis-à-vis de leurs clients finaux. Ceux qui chargent et ceux qui reçoivent les marchandises. Donc, si on veut que le mode ferroviaire gagne en compétitivité, il faut aller vers des coûts qui s'approchent de ce que peut être un coût de chaîne logistique en routier et surtout, faire en sorte que les gens s'y retrouvent en termes de : « Oui, j'utilise le train. Et quand je pars de Perpignan et que je vais à Rungis, eh bien, mon train, il arrive à l'heure et non pas avec 3 heures de retard », soit parce qu'on n'a pas pu lui offrir un créneau horaire qui était de qualité, soit parce qu'il a eu un problème avec son tractionnaire. Donc, le vrai enjeu pour qu'on puisse développer fortement le mode ferroviaire notamment pour les marchandises, il est là.

Une précision, le jour où on aura un réseau inter-opérable entre la France et l'Espagne, on va quand même lever une forte contrainte qui actuellement fait que la rupture de charge imposée par la barrière physique que représentent les Pyrénées tue tout processus de transfert efficace de la route vers le rail. Actuellement, soit on soulève les trains et on écarte les essieux, soit on transfère d'un train sur l'autre. Ce n'est pas du tout performant au XXI^e siècle.

Donc, un premier pas a été franchi avec l'ouverture de la concession TP Ferro. Et l'objectif, c'est même d'aller, pas seulement sur l'écartement des rails mais, à un système inter-opérable y compris pour les conducteurs, y compris pour la signalisation puisque contrairement à la route, le système ferroviaire est un petit peu compliqué. Donc, c'est l'ensemble de ces progrès techniques pour avoir un réseau maillé inter-opérable, efficace qui assure de la souplesse et de la fiabilité et qui fera que les gens vont venir, ils vont, je vous l'ai dit tout à l'heure, s'il y a des trains plus fréquents et des trains plus fiables. C'est ça qui véritablement permettra de développer le mode ferroviaire.

Monsieur Claude BERNET :

Il y aura d'ailleurs, je le signale pour faire la publicité de notre débat, le 6 mai à Sète, une réunion dont l'un des thèmes sera le report modal, les conditions du report modal en matière de Fret parce que c'est effectivement un sujet absolument central et que je crois qu'il faut qu'on en parle de façon la plus claire possible. On me dit que Monsieur Gayssot souhaite s'exprimer. Donc, je lui donne la parole.

Monsieur Jean-Claude GAYSSOT :

Oui. Sur ce sujet parce que c'est un des éléments majeurs. Tout à l'heure, peut-être avez-vous fait référence à l'ouverture du débat mais Monsieur du MESNIL en a parlé. Nous travaillons sur un débat public. Déjà certains d'entre vous ont assisté et ont participé au débat public qui a eu lieu sur la vallée du Rhône et le Languedoc-Roussillon. Et là, le débat a fait sortir des suggestions et des propositions. Et parmi ce qui a été dit et émis, la question du report modal a été une question particulièrement mise en avant. Je suis d'accord avec ce qui a été dit sur la capacité de la SNCF et de RFF à offrir un service puisque c'est de service qu'il est question, à offrir un service qui soit attractif. Donc ça, c'est très important. Mais il n'y a pas que ça dans la réponse. Nous sommes à l'asphyxie parce que sinon il faut dire, il faudra doubler partout les autoroutes. C'était d'ailleurs dans le débat que nous avons sur la vallée du Rhône et sur le Languedoc-Roussillon. Est-ce qu'il faut doubler, multiplier par deux l'autoroute à Sète ? Multiplier par deux partout l'autoroute A9 ou par trois parce qu'actuellement les chiffres ont été donnés. Alors évidemment, il y a la crise, on va dire, mais même par temps de crise, vous les voyez les camions sur la route. C'est de ça dont il est question aujourd'hui quand vous parlez de proposition que 3 millions de tonnes supplémentaires passent sur le rail. Mais ce qui est prévu, ce n'est pas 3 millions. Quelqu'un l'a dit, ça ne fait pas beaucoup. Eh bien, ça ne fait pas beaucoup mais ce qui est prévu c'est qu'il y ait pratiquement le doublement du trafic terrestre à l'horizon de 25-30 ans, il y a actuellement plus de 100 millions de tonnes en transports terrestres, à peu près 110. Il est prévu 210 ; c'est-à-dire que c'est le doublement. C'est l'asphyxie. Monsieur l'a dit. Il est intervenu Jean-Claude Bérard. Il a parlé du problème de la pollution, du problème de Kyoto. On a pris des engagements. Il y a eu le Grenelle de l'environnement, c'était quoi ? Il y a même eu textuellement écrit le, combien vous avez dit le doublement de la grande vitesse, c'est ça. Alors après, on peut être d'accord ou pas d'accord avec ce qu'a dit le président de la République. Mais ce qui a été dit, c'était le doublement des lignes à grande vitesse pour favoriser le report modal. Ce n'était pas simplement pour la grande vitesse en elle-même. Donc, et le prix du carburant, on croit qu'il va rester au niveau où il est aujourd'hui ? Mais enfin ! Donc, il y a tous ces éléments et même à l'échelle européenne parce quand on parle de compétitivité, il faut aussi parler de l'harmonisation du temps de travail dans le transport routier à l'échelle européenne et des conditions qui s'en suivent.

Donc, je crois que tous ces éléments font que oui le doublet de lignes doit absolument intégrer cette dimension du transport du report modal.

Monsieur Louis-Jean ARTIS :

Oui, bonjour. Louis-Jean Artis, Président de l'association TGV développement à Béziers.

Alors, tout d'abord, pour rebondir un peu sur ce que disait Jean-Claude Gayssot, le report modal. Oui, il faut le favoriser. C'est indispensable. Mais est-ce qu'il est pour cela nécessaire de limiter les performances de la grande vitesse, du TGV avec des solutions à 220 km/h ? Parce que pour faire des économies d'énergie, pour faire des économies de pollution, il est important aussi de développer le trafic ferroviaire par rapport à l'aérien. Voilà. Et donc, pour y arriver, il est important de ne pas pénaliser le transport des voyageurs en limitant la vitesse, artificiellement la vitesse des TGV. Bon, tout le matériel qui sort aujourd'hui d'usine à grande vitesse est bon pour 350 km/h voire 360. Même si RFF a encore quelques prudences pour accéder à ces vitesses, il est évident que dans les années qui viennent, on va y arriver. Donc, est-ce qu'il est opportun par la mixité de limiter les performances des TGV parce que c'est une affaire qui marche ?

Vous avez l'ambition de récupérer un certain nombre de millions de passagers sur le trafic aérien pour Barcelone, par exemple. Ce n'est pas en limitant la vitesse qu'on va récupérer des parts de marché. C'est tout à fait le contraire. Alors, est-ce qu'il est opportun de pénaliser ce qui marche, c'est le trafic de la grande vitesse voyageurs pour favoriser le Fret ou un report modal, que j'appelle de tous mes vœux bien entendu. Mais pour le moment le Fret, depuis 18 ans, lest en baisse. Et même en doublant le trafic Fret actuel, on ne va pas faire des miracles. Donc, il faut effectivement le doubler ou le tripler. Mais pour cela, il n'est absolument pas indispensable de le passer sur la ligne nouvelle. La ligne existante, la ligne historique dirons-nous existe. Elle écoule à la fois tous les trafics aujourd'hui : Fret, TER, grande vitesse. On ne voit pas pourquoi d'un seul coup, ce n'est plus possible. Surtout quand on lui aura retiré tous les trafics grande vitesse. Ça va libérer un nombre de sillons considérable et qui seront largement suffisants pour assurer la progression du Fret.

D'autre part, il y a un point quand même que personne n'a pas soulevé. C'est que l'entretien de ces deux lignes mixtes est quelque chose qui ressemble un petit peu au mariage de la carpe et du lapin, parce que ces sont des trafics extrêmement diversifiés avec des contraintes techniques différentes. Et aujourd'hui, aucun réseau ne sait faire correctement cet entretien. Il n'y a qu'à voir l'expérience du réseau allemand qui lorsque la Deutsche Bahn a voulu contrer le système TGV en sortant ses essieux et faire des lignes nouvelles, ils se sont empressés de faire des lignes mixtes. Il y en a eu deux, depuis ils ont arrêté pratiquement, enfin ils exploitent de façon très différente ces lignes qui ont été essentiellement dédiées à la grande vitesse

Alors, si pour en venir à ces problèmes de limitation de vitesse artificielle, si les ingénieurs du second Empire avaient construit leur ligne avec les mêmes critères qu'on veut imposer aujourd'hui, 220 km/h pour du matériel apte à 350, eh bien, ils auraient fait un réseau où on roulerait à 37 km/h, puisque les trains de l'époque roulaient, étaient capable de rouler à 60 km/h. Voilà.

Monsieur Claude BERNET :

Sur la mixité et ses difficultés techniques éventuelles, est-ce que RFF peut s'exprimer ?

Monsieur Edouard PARANT :

Oui, RFF va s'exprimer. On vous présentera tout à l'heure les chiffres concernant les voyageurs reportés de l'avion vers le train, et de la route vers le train. On va vous illustrer très simplement les différents types de mixités qui sont possibles et qui sont proposés au travers de ces différents scénarios.

La mixité est faisable puisqu'elle existe déjà sur la ligne actuelle. On a tous les trains, Fret, TER et TGV qui circulent actuellement sur la ligne classique. Le scénario à 220, c'est typiquement Tours Bordeaux et ça fait déjà une vingtaine d'années que ça marche. Donc, dans ces deux cas-là, on pourrait dire que la question est réglée.

Après, il y a le scénario le plus ambitieux, le plus novateur, qui consiste à faire cohabiter des circulations de trains de marchandises avec des circulations à grande vitesse 300 (on a décidé 300 parce que la problématique vient de la différence de vitesses entre les trains les plus rapides et les trains les plus lents). Effectivement, les Allemands ont conduit des expérimentations et ce sont des gens qui sont généralement très pragmatiques. Donc, dans certain cas, ils sont revenus sur leur

schéma de mixité complète et dans d'autres cas, ils l'ont, je suis désolé de vous le dire, conservé en partie. Mais comme ce sont aussi des gens très pragmatiques, parfois, ils se sont dits : « Je vais rouler à 300 » Et parfois: « je vais rouler à 250 et je vais voir ce qui se passe ». Ils se sont rendu compte qu'ils n'avaient pas perdu de clientèle. Donc, même à 250, il y a toujours autant de gens qui continuent de prendre le train même s'il roule un peu moins vite.

Concernant le report modal, c'est évidemment une ambition pour RFF et comme vous l'avez souligné, il y a la partie voyageurs et il y a la partie Fret. Mais nous, gestionnaires d'infrastructure, on n'est pas là pour opposer les trafics puisque comme l'a rappelé Hubert du Mesnil, notre objectif est d'avoir le plus de trains possible sur notre réseau. Et c'est ce qui fera qu'on aura des recettes et qu'on pourra l'entretenir. La ligne nouvelle comme la ligne classique.

Nous allons présenter une animation pour vous montrer les différents types de mixités qui sont possibles et comment ils ont été prévus.

Dans le cas où on roule à 220, comme le delta de vitesse entre TGV et Fret est relativement modéré, on peut se contenter d'une ligne à deux voies. Dans le cas où on roule à 300 km/h, donc à pleine vitesse avec des circulations de Fret, eh bien, sur les 160 km, ce scénario est plus cher parce qu'il y a la moitié de la ligne qui exige 3 ou 4 voies et non pas 2 pour permettre justement le dépassement des trains rapides. Vous voyez là le cas du scénario mixte V300 où vous voyez que le train de Fret va sur sa voie d'évitement. Et pour que ça soit performant, il ne s'arrête pas, il continue de rouler et pendant une dizaine de kilomètres, le TGV le double. Donc, ça, c'est le scénario le plus ambitieux et c'est pour ça qu'il est si cher parce qu'on a en gros 80 km de voies d'évitement pour 160 km entre Montpellier et Perpignan.

L'autre type de mixité, avec dépassement statique, consiste, pour un petit peu moins cher, à construire des voies d'évitement plus courtes. Mais ce n'est pas ce qu'on propose car cela oblige à arrêter des trains. Et comme je vous l'ai dit tout à l'heure, arrêter les trains de Fret, c'est certainement moins performant et moins attractif sur des longues distances pour les entreprises qui veulent utiliser le mode ferroviaire.

Il y a un troisième cas, lorsqu'on ne veut pas faire 4 voies, mais qu'on veut en faire 3. Ca dépend un petit peu de la répartition des trafics. Eh bien, vous voyez que vous avez une troisième voie centrale. Et là, on peut gérer alternativement les dépassements des trains de Fret par les TGV.

M. Serge DAIS :

Bonsoir. Serge Daïs Confédération paysanne. Je parle pour l'ensemble des agriculteurs parce que je pense qu'il n'y en a pas beaucoup ici. Chaque empreinte, chaque trajet de TGV prend forcément des terres agricoles. Donc, aujourd'hui, la profession aimerait surtout que très rapidement vous preniez contact avec tous les organismes agricoles de manière qu'on puisse déjà intégrer le trajet parce que vous avez des voies qui sont larges de 5 km. Et je pense que dans ce secteur, nos anciens qui sont les Romains avaient la Via Domitia avaient déjà donné le trajet. Et je pense qu'il ne sera pas loin de celui-ci.

Il faut aussi réfléchir, coupler les choses parce qu'on en a marre de se faire manger du terrain. Si Monsieur Gayssot, la région veut faire ce canal qui va du Rhône à Barcelone, en tout cas jusqu'à Carcassonne, essayons de le faire le plus proche de cette ligne. Essayons de se rapprocher parce qu'à force d'avoir des coupures, on n'a plus de terres agricoles. Et certainement, à mes amis Espagnols, je leur dis, on n'aura plus que de la tomate ici.

Mais surtout, pour l'Europe, si on ne s'en occupe pas assez tôt, il y aura des viticulteurs qui vont planter dans des zones qui vont s'arracher avec une prime européenne. Donc, ce serait complètement idiot. Il faut être aussi citoyen avant tout.

Monsieur Claude BERNET :

Je vous signale qu'il y aura certainement une réunion spécifique agricole dans la deuxième partie du débat quand on y verra un peu plus clair. Mais j'ai bien noté que vous appeliez tout de même à ce qu'on clarifie le plus rapidement les choses dans le domaine agricole. Peut-être aussi que l'on respecte un certain nombre de zones qui ont fait l'objet de travaux très importants depuis une

vingtaine d'années et notamment de création de viticulture de grande qualité que l'on connaît dans cette région même si la crise qui ne date pas d'ailleurs de la crise générale mais bien avant, rend les choses difficiles.

Intervenant :

Au nom de la CGT Cheminots, je vais vous donner notre position sur cette ligne nouvelle Montpellier et Perpignan, en englobant le contournement de Nîmes Montpellier qui automatiquement aura quelques modifications à subir suivant les scénarios qui sont pris pour appliquer, je dirais, des emprunts de chemins et des raccordements avec la ligne nouvelle. Donc, cette infrastructure est nécessaire pour la région du Languedoc-Roussillon. Et ça, tout le monde l'a dit pour son activité économique et son aménagement du territoire. Mais également, pour réaliser un report modal de la route sur le rail. Une telle infrastructure ne peut pas être seulement, nous insistons fortement, un couloir de passage. La région du Languedoc-Roussillon n'a pas vocation à servir seulement de couloir de passage du nord de l'Europe vers le sud de l'Europe. Nous sommes une région qui a son identité, ses activités économiques, ses populations et qui n'a pas uniquement à subir des passages mais bien à travailler sur sa région. Donc, cette infrastructure doit servir au territoire régional qu'elle traverse. Et je rappelle également qu'il doit y avoir des retombées pour la région puisque l'argent public financera une partie de cette ligne nouvelle. Et elle doit servir également à moderniser notre territoire régional. Pour cela, pour la CGT, cette ligne doit être mixte. Ça, c'est incontournable. Nous qui sommes des techniciens du ferroviaire, l'avenir du ferroviaire et du Fret ferroviaire est réel et il est incontournable. Ceux qui pensent que le Fret doit continuer à passer par la route se trompent lourdement. Il y a une complémentarité de transport à faire également sur le Fret et avec un point central qui doit être les transports non polluants que sont les rails et que sont les voies maritimes et fluviales.

Donc, cette ligne doit servir également à délester l'axe classique pour qu'on puisse faire le développement de TER sur cet axe classique. Monsieur Gayssot a parlé tout à l'heure de l'augmentation du nombre de dessertes et de cadencement TER sur la région. On n'atteindra pas ces objectifs si il n'y a pas un contournement de Nîmes Montpellier, et si il n'y a pas une ligne nouvelle jusqu'à Perpignan avec des raccordements, ligne classique / ligne nouvelle irriguant et ça c'est l'autre point, et on insiste fortement, irriguant des gares centrales rénovées servant de pôle multimodal et sur lesquelles les TGV doivent venir. En l'état actuel des choses, nous sommes favorables uniquement à la construction d'une gare nouvelle à Montpellier qui, par sa population en a besoin réellement. Pour ce qui est des autres gares nouvelles pour ne pas, fermer l'avenir à 30 ans, 40 ou 50 ans, nous proposons de faire des réserves foncières sur la ligne nouvelle, sur des endroits étudiés en fonction du développement des agglomérations pour que ces gares nouvelles à créer dans l'avenir puissent être au centre des villes et non en dehors des villes comme on a pu le voir avec les fameuses gares betteraves dont d'autres participants ont parlé, que ce soit les gares de Valence, Avignon ou Aix en Provence.

Enfin, je terminerai par une décision qui a été prise par les organisations et syndicats, CGT, CFTD, UNSA, et FO et avec nos camarades des CCO en Espagne et de l'UGT où il a été fait un sommet syndical à Barcelone le 6 mars dernier, au cours duquel toutes ces organisations syndicales ont pris une position commune favorable au développement du ferroviaire, à cette ligne mixte et à sa réalisation la plus rapide possible.

Et enfin, je terminerai par 2 ou 3 questions qui sortent des débats de tout à l'heure, on parlait de rentabilité tout à l'heure, je pose la question : « Est-ce que la route est rentable ? » On parle beaucoup de ferroviaire non rentable, est-ce que la route est rentable quand on ajoute les accidents, la pollution, les maladies qu'elle engendre ? Là, on pourra réellement parler de rentabilité si on prend effectivement tous ces paramètres en main.

Et une dernière chose, au sujet des péages qui ont été évoqués tout à l'heure. Je pense que la bonne question qu'il faut se poser sur le système ferroviaire français, à mon avis, c'est qui doit payer la dette du système ferroviaire contractée dans les années 80 avec la construction du TGV ? Une fois qu'on aura répondu à ça, on pourra répondre aux autres questions de développement du ferroviaire et de rentabilité du ferroviaire. Je vous remercie

Monsieur Manel NADAL I FERRARAS :

Je vais revenir sur l'affaire des gares parce que peut-être je n'ai pas pu m'exprimer avec clarté. J'ai souhaité qu'il y ait beaucoup de gares dans les villes moyennes mais je n'ai pas dit si c'étaient des nouvelles gares ou des anciennes gares parce que je voulais exprimer quelle est la situation en Espagne et en Catalogne. Là où on a maintenu la gare dans le centre de la ville, ça marche très bien. Et là où on a fait une gare nouvelle, il y a moins de passagers, moins de voyageurs. Et ça c'est la situation réelle. La situation, on l'a déjà décrite, notamment ce monsieur qui vient de parler au nom des syndicats ferroviaires, c'est qu'il y a des trains rapides ou à longue distance qui contournent et ne s'arrêtent pas dans les villes moyennes, comme Saragosse, Tarragone, ils ne s'arrêtent pas à Lleida, mais vont de Madrid à Barcelone direct. Et il y a d'autres trains qui s'arrêtent dans les villes. Alors, je ne dis pas où vous devez faire votre gare mais j'explique quelle est la situation de l'Espagne. Les gares au centre, ça marche mieux que les gares excentrées.

Monsieur Morandi :

Bonsoir. Monsieur Morandi, habitant de Montpellier, utilisateur parfois de la SNCF lorsque les lignes m'arrangent et les horaires.

J'ai comparé les 3 projets de lignes à grande vitesse, qu'elles soient exclusivement voyageurs ou voyageurs et Fret, il y a un petit problème. On va faire rouler les trains à 300 ou 320 km/h pour gagner 10 minutes sur le trajet. En outre, on va construire 4 gares nouvelles supplémentaires mises à part celle de Montpellier pour des trains, je rejoins l'intervenant espagnol, qui s'arrêteront rarement. Autrement dit, pour faire plaisir à tout le monde, on va refaire ce qu'on a fait au XIX^e siècle, c'est-à-dire qu'on va créer des gares de chefs-lieux de cantons ; il y aurait 2 suggestions à faire : soit réaliser le projet numéro 2 et avec l'argent supplémentaire améliorer le réseau TER et certaines des gares qui le nécessitent en centre-ville ; ou, deuxième proposition, améliorer la vitesse de 220 à 250 et qui dit que d'ici quelques années, on ne pourra pas améliorer la vitesse des trains de Fret, pas beaucoup, 20 à 30 km ; c'est-à-dire les faire rouler à 140 ou 150 et à ce moment-là, il resterait un différentiel de 100 km/h qui permettrait d'écouler le trafic.

Une deuxième chose qui n'a pas été abordée, quelle est l'énergie supplémentaire consommée par un train qui circule à 320 km/h par rapport à un train qui circule à 220 ? Je voudrais bien qu'on nous l'explique.

Monsieur Claude BERNET :

Merci beaucoup. Je vais passer la parole à RFF pour répondre. Je vais simplement éclairer un point important : les scénarios et les gares sont découplés. C'est-à-dire qu'on peut très bien imaginer le scénario 1 ou 2 ou 3 avec ou sans gare nouvelle. Il ne faut pas considérer que tel scénario impose la création de gares nouvelles extérieures. La création de gares nouvelles, c'est une démarche d'urbanisme. Et cette démarche, on essaiera de l'étudier site par site. Alors, maintenant, je vais passer la parole à Monsieur PARANT pour qu'il nous explique la loi sur le carré de la vitesse.

Monsieur Edouard PARANT :

Je voudrais déjà revenir sur le fait que vous ayez proposé une variante par rapport aux 4 scénarios exposés. C'est-à-dire trouver un compromis entre du 220 et du 300. Ça peut être une voie d'étude ou d'optimisation en sortie de débat. Donc en cela c'est tout à fait positif. Sachez qu'effectivement, c'est ce qui est étudié sur la branche sud du TGV Rhin-Rhône, entre Dijon et Lyon. Donc, ce sont des questions qui mériteront effectivement d'être regardées pour voir si on peut optimiser les scénarios et trouver un compromis qui rassemble le plus d'avis positifs et donc au final de partenaires et donc, un gage pour faire émerger ce projet.

Le scénario 2, effectivement n'est présenté qu'avec une seule gare nouvelle à Montpellier pour les raisons qui ont été exposées tout à l'heure. Ce que je veux dire sur la question des gares nouvelles, c'est qu'il s'agit d'un choix qui sera engageant pour l'ensemble du bassin de vie et pour le siècle à venir. On voit ce qui s'est passé sur les villes de Tours ou d'Orléans avec les gares de Saint-Pierre-des-Corps ou des Aubrais. Ce choix, c'est un choix politique. Evidemment, tout le monde est

consulté mais ça reste la décision du politique, comment j'aménage mon territoire ? Comment j'imagine la future desserte de mon territoire par rapport à mes projets de développement ? Comment je relie dans le cas où je fais une nouvelle gare cette nouvelle desserte aux réseaux de transports tous modes et comment je vais anticiper ? Parce que bien souvent finalement la gare arrive mais les projets urbains ne sont pas au rendez-vous. Donc, c'est dès maintenant qu'il faut réfléchir à la problématique d'aménagement si on opte dans telle agglomération pour une gare nouvelle. Il y a évidemment des contraintes techniques ferroviaires mais généralement ce ne sont pas les plus compliquées à régler, au regard des problématiques d'aménagement du territoire et dans la région aussi, de la question environnementale pour certains sites. Est-ce que c'est pertinent de faire une nouvelle desserte, une nouvelle gare au niveau de ce terrain précis ou de ce secteur-là qui peut présenter des spécificités environnementales ? Regardons ce que donnerait en termes de répartition des trains, pour Montpellier, la création d'une gare nouvelle. Peu importe le secteur, vous allez voir c'est assez éclairant. Donc là, c'est un scénario à grande vitesse sur lequel on génère le plus de nouveaux trains puisque il y a de plus en plus d'utilisateurs puisqu'on va plus vite, vous voyez qu'au lieu d'une cinquantaine de trains, en 2020 c'est plus de 125 circulations TGV qui passeraient à Montpellier et toutes s'arrêteraient. Donc, ce sont des prévisions telles qu'elle les a établies la SNCF. Vous auriez les quatre cinquièmes des trains dans cette gare nouvelle. Et donc de l'autre côté vous auriez le cinquième restant dans la gare Saint Roch.

Donc, on voit bien quel est l'enjeu pour l'ensemble du bassin de vie, de se préparer et d'imaginer et d'arbitrer en connaissance de cause sur comment ça va modifier notre territoire ? Le fait de créer une nouvelle desserte parce que je vous rappelle que ce n'est pas parce que vous avez deux gares que vous avez deux fois plus de trains. Ils se répartissent sur les deux infrastructures. En revanche, je n'ai pas la réponse, et j'en suis désolé sur la puissance électrique du TGV qui roule plus vite. On cherchera et on vous répondra par écrit, si vous nous laissez vos coordonnées. Mais globalement ce n'est pas linéaire puisque vous avez un certain nombre de règles de mécanique et d'aérodynamisme qui font que vous augmentez les frottements avec l'air. Et donc généralement vous consommez plus en l'occurrence d'électricité.

Monsieur Claude BERNET :

Alors, j'ai une petite motion d'ordre. Il est 22 heures 7, pour être précis c'est-à-dire que nous sommes depuis 3 heures dans ce débat, le moment va venir de nous séparer alors je vais prendre un certain nombre de « dernières questions », au numéro 1, au numéro 4, y a-t-il d'autres personnes qui souhaitaient absolument s'exprimer ce soir ? Est-ce qu'elles peuvent lever la main ? Non. Il y a un monsieur depuis longtemps ici, d'accord. Eh bien écoutez, on va commencer par le numéro 1 puis le numéro 4 et la personne qui est sous la caméra. Numéro 1 Monsieur, excusez-moi de vous appeler numéro 1 mais vous allez vous nommer.

M Jean KOEHLIN

Bonjour. Je m'appelle Jean Koechlin. Je voulais revenir sur la question des retombées économiques. On nous a présenté un graphique qui présente la valeur ajoutée nette globale pour la collectivité. Et je pense que pour la transparence du débat, ce serait intéressant d'avoir pour différents scénarios les retombées selon les catégories d'agents économiques. En particulier par exemple les agriculteurs qui vont être des agents plutôt perdants et d'autres agents qui seraient des agents gagnants d'un scénario à l'autre. Je pense qu'on pourrait nous éclairer pour savoir qui, comment va se répartir donc cette valeur ajoutée ? Ou comment vont se répartir les retombées économiques ? Pendant deux périodes, la première période pendant la durée des travaux, est-ce qu'il va y avoir des noms des emplois importants pour des entreprises de travaux publics locales et pendant la période d'exploitation après, quelles vont être les retombées au niveau de l'économie locale ? Merci.

Monsieur Bruno BEAUCHET :

Dans le cadre des bilans socio-économiques que l'on a réalisés, on a fait des bilans par acteurs. Mais à ce stade des études, on a fait simplement au niveau de six acteurs qui sont donc les tiers,

l'Etat à travers la fiscalité, les usagers, les utilisateurs du mode ferroviaire, les compagnies aériennes, les gestionnaires des routes, les acteurs du transport ferroviaire, que ce soit les exploitants, les autorités organisatrices des transports, le conseil régional mais également les gestionnaires d'infrastructure. Donc, je dis les gestionnaires d'infrastructures puisque le périmètre des bilans, c'est au niveau européen qu'on l'a réalisé. Donc, il y a RFF mais également les gestionnaires d'infrastructures, en Espagne, en Allemagne, dans les autres pays européens où les trains vont. Et donc là, vous avez les bilans de ces six groupes d'acteurs qui sont, et donc, vous voyez un peu les principaux gagnants et perdants, qui ressortent de nos études, et qui figurent dans les rapports d'études qui sont consultables sur le site de la Commission.

Monsieur Claude BERNET :

Alors, je précise que sur le site de la Commission sont consultables les rapports d'études mais que si vous souhaitiez les consulter chez nous, vous venez à la CPDP 80, place Ernest Granier, à Montpellier.

Monsieur Edouard PARANT :

Donc, vous voyez que les principaux gagnants, ce sont les utilisateurs du mode ferroviaire, les acteurs du transport ferroviaire et ensuite les tiers. Donc, après les perdants bien sûr, les gestionnaires des routes puisque il y a du report modal, moins de circulations sur le réseau routier les compagnies aériennes puisqu'il y a du report aérien, et l'Etat en termes de fiscalité. Donc, voilà les principaux gagnants et perdants liés à ces scénarios de ligne nouvelle.

Après vous aviez la question des emplois. Donc, la réalisation d'une ligne nouvelle, ça nécessite la création d'emplois pour réaliser les travaux. Et par retour d'expérience par exemple, sur le projet de la LGV Est ou le projet Rhin Rhône en cours de réalisation, la phase de travaux représente environ six mille emplois sur la durée des travaux. Donc, un projet de ligne nouvelle ferroviaire génère des emplois pour la région. Des emplois directs liés aux travaux.

Monsieur Serge FLEURENCE :

Au nom de la ville de Montpellier, je voudrais très rapidement préciser la position de la ville pour tout le monde et bien sûr pour les Montpelliéraines et les Montpelliérains qui sont dans cette salle.

Donc, bien entendu, nous sommes pour la ligne à grande vitesse, ça c'est une évidence capital régional, on souhaite avoir des liaisons rapides inter-cités entre Nîmes et Perpignan. Et ensuite, nous sommes pour la ligne mixte. Et je m'explique très rapidement. Cela pour 2 raisons. La première raison, elle est pour l'environnement, on en a beaucoup parlé donc je n'y insiste pas notamment de l'A9, de la noria de camions, juste pour dire que ça devient insupportable d'autant qu'en ce qui concerne l'A9, nous ne savons pas ce qui adviendra, si il y aura une solution ou pas, pour le moment le Ministre réfléchit.

Mais la deuxième raison, dont on n'a pas beaucoup parlé et auquel les élus qui sont proches de la population sont très sensibles, c'est le Fret la nuit. La ligne actuelle traverse des quartiers entiers dans cette ville. Et quand on sait que la mixité pourrait supprimer 30 % du Fret, ce n'est pas quelque chose de négligeable. Et entre 10 minutes gagnées et la tranquillité nocturne de mes concitoyens et de mes concitoyennes, mon choix est fait, c'est leur tranquillité. Je voulais vous dire aussi que nous demandons à la maîtrise d'ouvrage, de profiter si la ligne mixte existe, si c'est ce choix qui est fait à la suite des débats, qu'il n'y ait plus de trains de marchandises la nuit.

Deuxième chose, pour laquelle nous sommes pour la mixité, c'est notre volonté de répondre à la demande, aux besoins de milliers d'habitantes et d'habitants de Montpellier de l'agglomération et de la région qui a envie d'avoir un trafic TER cadencé. Et on ne pourra répondre à cette demande, à cette volonté que si effectivement il y a la mixité. Dans l'état actuel du réseau ferroviaire dans la région, il n'est pas concevable de penser qu'on pourrait un jour réaliser cet objectif d'un trafic cadencé de TER.

Je passe très rapidement sur les gares puisque ce sera l'objet de notre débat, sauf que pour dire, on est peut-être un peu gourmand à Montpellier mais nous on veut les 2 gares. On veut la nouvelle gare à La Mogère et on veut conserver la gare à Saint Roch avec certains TGV comme certains

indiquaient tout à l'heure parce qu'on considère que ça peut être une connexion intermodale importante entre les trains, certains trains à grande vitesse, les TER et bien sûr il faut rappeler que devant la gare de Montpellier vous avez actuellement 2 lignes de tramway et bientôt la troisième.

Enfin, on est pour la mixité mais pour ce qui est du choix entre scénario 2 et scénario 3, le débat commence. Nous espérons que les Montpelliérains et les Montpelliéraines profiteront de toutes les occasions qui leur sont données pour s'exprimer dans ce débat. Et in fine, quand on fera notre choix, on tiendra compte de ce qu'ils auront dit parce qu'on a beaucoup parlé dans ce débat et c'est très bien, du Fret, on a beaucoup parlé de la vitesse. Mais in fine ce qui compte quand même, c'est l'opinion des usagers.

Monsieur Claude BERNET :

Je vous précise que dans le site Internet, les questions, les prises de position, les avis des personnes sont indiqués avec leurs origines géographiques. Et ça peut être effectivement intéressant pour vos équipes de voir ce que pensent les Montpelliéraines et les Montpelliérains puisque vous manifestez ce souci.

Monsieur ODDE

J'interviens au nom du Département de L'Hérault dont je suis le Directeur Général des services, le Président du conseil général m'a demandé d'être présent, il ne pouvait pas l'être, d'abord pour indiquer l'intérêt qu'il porte bien sûr à cette infrastructure.

Tout à l'heure Monsieur Gayssot a rappelé qu'il y avait déjà eu un grand débat public sur le VRAL, Vallée du Rhône Arc Languedocien. Les 9 Présidents de conseils généraux au sud de Lyon jusqu'à Perpignan ont pris une part très active dans ce premier débat. Et les positions qu'ils ont prises, il suffit de s'y reporter pour constater leur engagement sur le sujet des transports : les départements ont la charge du routier du fait des transferts de compétences. Et depuis très longtemps puisqu'il y a 50 ans que, années après années même avant la décentralisation de 82, l'Etat se dessaisit des routes pour les transférer au département. Et dans L'Hérault, le dernier phénomène a été en janvier 86 où pratiquement toutes les routes nationales qui restaient, soit 300 km, ont été transférées à l'exception de 30 km à hauteur de Lunel. Donc, à part la voirie communale, toutes les autres voiries sont départementales. Et bien que nous ayons cette responsabilité des routes, nous sommes absolument pour limiter au maximum les développements du routier et pour le transfert modal. Il n'y a qu'une chose par exemple à dire, vous prenez par exemple l'autoroute A9, lorsqu'il y a un gros pépin sur l'autoroute A9, lorsqu'il y a un camion par exemple qui traverse comme ça s'est passé il y a quelques jours dans l'autre sens de circulation. Eh bien, il faut transférer bien évidemment les usagers sur les routes départementales puisqu'on a cette responsabilité. Et donc, effectivement nous sommes très favorables à cette ligne. Alors je ne reviens pas, nous sommes tout à fait d'accord avec toutes les expressions qui ont été faites des différentes collectivités, des représentants syndicaux, des représentants d'associations pour effectivement une solution mixte. Effectivement, parce qu'il faut absolument que le Fret soit transféré. Nous sommes pour que le Fret aussi aille sur le fluvial. Et la région fait un excellent travail sur le canal du Rhône à Sète. Et nous soutenons cette démarche, car il y a des possibilités autant au niveau du Rhône qu'au niveau du canal du Rhône à Sète. Et ensuite au-delà en direction de l'Espagne à partir du port de Sète et en direction de l'Italie à partir des ports qui sont sur le site de Marseille et qui l'entourent. Et donc, il y a là vraiment, je crois pour nous une position extrêmement forte. Alors, sur le financement, il nous paraît, il faut le dire puisque la position du Conseil général est publique, que ce type d'infrastructure, les représentants Espagnols ont très bien dit le caractère international de cette infrastructure justifient vraiment une intervention européenne au plus haut niveau possible. Je parle du montant bien entendu ; alors, je sais bien que l'Europe ne peut pas tout faire, tout financer. Mais si il y a bien quelque chose qui devrait être financé par l'Europe, c'est bien cette ligne qui est tout à fait indispensable dans le cadre du trafic très important entre la péninsule Ibérique et le nord de l'Europe. Voilà. J'aurais beaucoup d'autres choses à dire mais je tenais absolument à m'exprimer ici.

Monsieur Claude BERNET :

Merci de vous être exprimé au nom du Département.

Monsieur François Michel LAMBERT :

Bonsoir Monsieur le Président. Bonsoir tout le monde. François Michel Lambert. Je vais m'exprimer en tant que citoyen mais citoyen peut-être un peu éclairé pour avoir pas mal travaillé sur les sujets.

Je ne reviendrai pas sur beaucoup d'éléments qui ont été dits si ce n'est que la mixité est évidemment indispensable. Je voudrais juste, pour réveiller l'auditoire s'il s'endort, rappeler que c'est pour 2020. Et donc faire un petit travail en arrière, un peu comme a fait Eric Boisseau mais d'une façon un peu différente. C'est-à-dire qu'aujourd'hui, début 2009, si on se projette en 2020, c'est dans 11 ans. Si on fait 2009 moins 11, on se retrouve en 1998. Et il est intéressant aussi d'intégrer certains éléments de prospective. Donc, je ne les ai pas trop vus et je pense notamment sur tout ce qui est en termes de déplacement de tout ce qu'on appelle les futures solutions de déplacement en mobile. Je sais que la SNCF teste maintenant par exemple Internet et d'autres solutions en fonctionnement permanent dans leurs trains. En 2020, où en serons-nous ?

A partir de ces questions, nous commencerons à pouvoir peut-être nous poser des bonnes de questions et à amener des réponses sur la problématique de gagner ou pas du temps. On voit que l'un des enjeux qui est donné sur les 350 km/h, ce sont les 10 minutes. D'ailleurs, il ne faut pas penser aux 10 minutes seulement parce que si tout le monde sur le maillon dit : « Ah ben, moi, j'ai 10 minutes par-ci, 10 minutes par-là », à l'arrivée de nos amis Espagnols, eux se retrouvaient à une heure plus tard de Paris. Mais dans quelles conditions ? Quelles perspectives ? Est-ce qu'il vaut peut-être mieux ralentir des trains mais offrir des services ? Qu'est-ce qu'il attend le citoyen de 2020 ? La question est ample et difficile. Mais il est nécessaire de se la poser.

Ceci dit, je voudrais quand même revenir sur un dossier que je connais un peu qui s'appelle Arcomed et malheureusement, je suis un peu déçu, que seul Monsieur Nadal et je vous remercie Monsieur, en ait parlé. On vient de voir encore l'intervention précédente, mais ce n'est pas pour jeter la pierre, l'intervention précédente regarde ce maillon entre l'Espagne et le Nord de l'Europe. Arcomed a vraiment une vision totalement différente. Et je pense que vous devriez renforcer votre dossier en présentant un peu plus ce qu'est Arcomed. Arcomed, c'est une liaison dans un premier temps depuis Barcelone jusqu'à Gênes par une ligne ferroviaire haute qualité haute performance. Mais au-delà, ce sera Valence jusqu'à Rome et bien sûr les capitales madrilènes et romaines.

Donc, nous sommes bien sur un maillon entre Barcelone et Gênes. Il y a les enjeux effectivement vers le Nord. Il y a l'utopie du Lyon Turin qui fait croire que vos marchandises passeront par là. Les marchandises passeront par PACA. Et pour qu'elles passent par la région voisine, Provence Alpes Côte d'Azur, il est nécessaire aussi de regarder les enjeux à la frontière italienne.

Voilà ce qu'est un réseau ferroviaire en mon sens. Un réseau ferroviaire européen, c'est-à-dire qu'on regarde effectivement sur son territoire les enjeux. Je ne reviens pas sur ce qui a été dit, j'en partage une très grande partie, notamment ce qui est de l'acceptation sociétale. Mais c'est également un enjeu pour le XXII^e siècle, ça a été dit. Et au XXII^e siècle, où serons-nous ? Qui sera quoi ? Est-ce que la France sera telle qu'elle est aujourd'hui ? Est-ce que nous serons avec les grandes régions ? Voilà. Tous ces genres de questions sont à se poser et se dire comment ces régions interagissent ?

Merci donc de renforcer, si je puis me permettre, votre dossier en intégrant tout le travail qui a été fait. Tout le travail qui a été fait par Arcomed et je pense que c'est disponible sur le site Arcomed, si vous me donnez 3 secondes... c'est www.arcomed-medocc.eu. Voilà. Merci. Bonne soirée.

Monsieur Claude BERNET :

Merci beaucoup et la Commission ne manquera pas effectivement de s'y référer.

Alors, Monsieur Baron souhaitait dire un mot là parce qu'on l'a beaucoup interpellé pendant le débat.

Monsieur Alain BARON :

Oui. Merci. Je me félicite que l'Europe soit autant sollicitée. Et donc, qu'on éprouve un intérêt à une participation financière européenne à ce type de projet. Et je voudrais juste en fait donner des éléments chiffrés et je ne porte pas de jugements de valeur sur ses éléments.

Donc, vous devez savoir que le budget des réseaux transeuropéens sur la période 2007-2013, c'est 8,8 milliards d'euros. Donc, on a un projet qui vaut à peu près 5 milliards d'euro, donc 60% du budget des réseaux transeuropéens.

En comparaison, je vous donne juste un chiffre. Donc les 8,8 milliards d'euros, c'est sur toute la période 2007-2013. La politique agricole commune c'est 40 milliards d'euros par an. Un jugement intéressant quand même, sur les 8,8 milliards d'euros, pour vous dire l'intérêt que nous portons au projet ferroviaire et au projet qui milite pour le développement durable, plus de 80 % des financements communautaires sont allés entre la période de 2000 et 2006 à des projets, soit des projets ferroviaires, des projets de voies navigables et des projets portuaires ou des projets de développement de système de transport intelligent comme Galiléo par exemple.

Donc, si on veut faire quelque chose et si on veut que l'Europe puisse intervenir financièrement sur ces projets, il faut se retourner vers les gouvernements qui décident le budget communautaire pour leur dire, il y a peut-être une autre politique à faire au niveau du budget de la Commission, essayer de doter la Commission de moyens plus structurants pour mettre en œuvre de politiques plus structurantes au niveau européen.

Intervenant :

Merci beaucoup, Monsieur le Président. Je serai très court. Simplement d'une part pour dire que les Chambres de commerce soutiennent tout à fait le projet Arcomed. Nous faisons partie effectivement d'Arcomed. Et bien entendu, dans notre vision des choses, il ne s'agit pas simplement de liaison nord-sud mais également est-ouest, vers l'Italie, cela va de soi. Simplement, ce que je voulais ajouter, c'est que si le scénario 3 est retenu, on nous a dit tout à l'heure qu'il y aurait sur les 160 km, 80 km qui seraient en fait doublés, alors de même que mon collègue de la CGT au CES préconise que l'on conserve les réserves foncières pour des gares nouvelles, conservons les réserves foncières pour qu'éventuellement en 2080, parce que moi, je me situe à ce niveau-là, on puisse effectivement également sur les 80 km manquants doubler la ligne au nord et à ce moment-là quatre lignes tout de même. Merci.

Monsieur MORANDI :

Pour le représentant de Réseau ferré de France, la question concernant l'énergie. La réponse, il ne faut pas la porter à moi. Il faut la mettre sur le compte-rendu du débat sur Internet pour que tout le monde en profite. Ce n'est pas un souci personnel.

Monsieur Claude BERNET :

Cela va de soi. Bon. Je voudrais tous vous remercier de la bonne tenue de débat ; je ne veux pas faire de commentaire sur le contenu, mais simplement, je voudrais dire que vous avez été 20 intervenants. Et donc, c'est un nombre d'intervenants relativement important pour une réunion, d'autant plus que nous avons consacré une partie importante au débat avec des personnalités, que je remercie encore. Vous avez été 20 intervenants c'est-à-dire que ce débat a été actif et dynamique parce que vous avez su, d'abord ne pas lire des papiers, vous avez su limiter votre temps de parole et on voyait le chronomètre. Et donc, je tiens à vous remercier.

Je ne veux pas faire à ce stade de synthèse. Je vous rappelle d'ailleurs que nous ferons une réunion de synthèse dans ces mêmes lieux le 25 juin. J'ai simplement vraiment le sentiment que le débat a été lancé, qu'on a trouvé d'ailleurs dans cette salle un certain consensus sur un certain nombre de points importants, quelques dissensions sur d'autres points et que les 11 autres

réunions vont nous être extrêmement utiles Je déclare cette séance terminée et je vous souhaite une bonne nuit et ne rêvez pas trop de la Ligne nouvelle tout de même.

FIN