

RÉUNION PUBLIQUE
SUR LE PROJET DE LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Judi 2 avril
Béziers, Palais des congrès, Salle Paul Riquet
19h - 22h

Commission du Débat Public

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

Réseau Ferré de France

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

Expert invité par la CPDP

- **La mixité voyageurs/fret** : Ignacio BARRON, Directeur de la Grande Vitesse à l'Union Internationale des Chemins de Fer

Claude BERNET

Quelques mots d'accueil de Monsieur le Sénateur Maire de Béziers, Président de la Communauté d'agglomération.

Raymond COUDERC

Merci Monsieur le Président. Il s'agit simplement effectivement de quelques mots d'accueil puisque j'aurais l'occasion de reprendre la parole pour exprimer ma position qui est également la position de mon Conseil municipal, la position du Conseil d'agglomération, du Conseil syndical du SCOT. Donc, on aura l'occasion d'expliquer tout cela tout à l'heure. Mais Monsieur le Président, d'abord, bienvenue à tous les membres de la commission, bienvenue à Béziers. Vous voyez que si vous aviez besoin d'une réponse à la première question. Première question, c'est : « Avons-nous besoin d'une ligne à grande vitesse ? » La réponse se trouve déjà dans la salle par le nombre de personnes qui sont venues assister à cette réunion. Elles vont probablement arriver encore dans les minutes qui viennent. Un débat public, c'est un moment d'échange où on va pouvoir dire librement ce que nous pensons, ce que nous entrevoyons, ce que nous espérons, et bien sûr, avoir des réponses. Mais il se trouve que j'ai lu le compte rendu des réunions qui ont eu lieu ces derniers jours à Montpellier, à Perpignan et à Narbonne. Et j'ai été frappé par une chose, c'est le règne de la pensée unique. C'est-à-dire qu'il y a des choses qui sont dites comme des vérités et puis, tout le monde s'empare de ces vérités et les répète systématiquement. Mais je pense que ce soir, il y aura peut-être un certain nombre d'entorses à la pensée unique. Et j'espère que chacun, ici, aura l'occasion de dire très librement ce qu'il pense, parce que ce que nous allons faire, à partir de cet été prochain et jusqu'à la décision de décembre, va avoir des répercussions pour notre territoire, je parle au sens large du terme, le territoire de notre région, des répercussions sur des décennies voire on peut parler en siècle peut-être, et il ne faut pas louper l'occasion. Si on se loupe maintenant, on risque d'avoir de grosses désillusions parce qu'on ne revient pas en arrière. La décision prise, ensuite c'est fini. Il faut aller jusqu'au bout et l'assumer jusqu'au bout. Donc, il faut vraiment que nous n'hésitions pas à ouvrir largement le débat et à dire tout ce que nous pensons, que ce soit politiquement, entre guillemets, correct ou pas tout à fait correct, mais il vaut mieux dire les choses plutôt qu'ensuite regretter de ne pas les avoir dites dans quelques mois ou dans quelques années, parce que ce qu'on aurait décidé ne conviendrait pas. Merci en tout cas de votre présence et de votre collaboration à notre information, à notre réflexion.

Claude BERNET

Monsieur le Sénateur Maire, merci de votre accueil. Je vais tout de suite vous rassurer, toute expression est la bienvenue quelle qu'elle soit et les règles du jeu du débat public le démontrent, vous êtes nombreux et c'est sympathique. Il y a ici beaucoup de personnes, dont un certain nombre de parlementaires que je salue en dehors même du Sénateur Maire. Et nous avons la présence également de Monsieur Jean-Claude Gayssot, ancien ministre de l'Équipement, Vice-président du Conseil régional chargé des transports. Nous avons des personnalités, alors qu'ils nous sont venus d'ailleurs parce que je leur ai demandé de s'exprimer dans les débats. D'abord, à cette table, au bout de la table, Monsieur Ignacio Barron qui est le Directeur de la grande vitesse de l'Union internationale des chemins de fer, l'Organisation internationale qui regroupe les sociétés de chemins de fer dans le monde et qui va nous parler des expériences étrangères. Également en dehors de l'équipe de RFF désormais bien connu et que présentera dans un instant son patron Christian Petit, je voudrais saluer la présence de plusieurs personnalités de la SNCF autour de Madame Eymieu qui est la Directrice de ce projet, notamment Monsieur Rouche, Directeur du fret, Monsieur Leboeuf, Directeur des grands projets de la prospective. Également, nous notons la présence de Madame

Wallon qui est la Directrice de la Stratégie de RFF. Beaucoup de personnes sont venues, cela nous promet un débat, en tout cas, où il y aura des éclairages divers et variés. Alors, bienvenue dans le débat public. Ce débat public, qu'est-ce que c'est ? La presse a été tellement prolix que j'ose à peine m'engager dans une explication, mais c'est toujours intéressant de rappeler que c'est une obligation de la loi pour tout équipement d'une certaine importance ; et évidemment, la ligne nouvelle Montpellier Perpignan dépasse très largement les limites de cette obligation. Mais c'est aussi, RFF le rappelle souvent, un moment de réflexion, un moment pour tester un certain nombre de volontés et de faire s'exprimer un certain nombre de volontés. L'ambition du débat public est considérable puisqu'elle consiste à faire participer le public le plus large aux décisions qui le concernent. Cela implique un certain nombre d'outils qu'on va voir mais cela implique aussi que ce débat soit contrôlé par une instance indépendante, c'est la Commission particulière du débat public. Je voudrais, en quelques instants, vous présenter mes collègues qui sont là parce que nous siégeons en collègue. Il est important que vous sachiez qui ils sont. Je vais partir de mon côté. Cécile Valverde qui est une ancienne élue locale chargée notamment des problèmes de l'urbanisme, notre ami Didier Corot, qui est un paysagiste, qui exerce en libéral mais qui a travaillé notamment dans cette région, en connaisseur des espaces naturels. A sa gauche, Chantal Sayaret qui nous vient de loin puisqu'elle nous vient du Havre, elle est d'ailleurs enseignante de Droit public et elle est surtout... elle est aussi une ancienne élue locale chargée des problèmes d'environnement, notamment de la mise en œuvre de l'Agenda 21 au Havre, et puis, Jean-Pierre Richer qui est un ancien Préfet de région et qui consacre un peu de son temps à des opérations de débat public. Donc, voilà le collègue, il nous manque notre juriste Claude-Sylvain Lopez qui n'a pas pu être là ce soir. En général, les membres de la commission s'efforcent d'être présents parce que nous voulons avoir une perception commune du débat. Quels sont les outils ? Ce sont d'abord des publications, le dossier du débat que beaucoup d'entres-vous ont eu en main, les dépliants que nous avons diffusés à un million d'exemplaires dans l'ensemble de la région. Et aujourd'hui commencent à arriver de nouveaux outils dans le débat qui sont les cahiers d'acteurs, c'est-à-dire les contributions établies par un certain nombre d'institutions. Et ce soir, nous distribuons, Monsieur le Président de la Communauté d'agglomération, le cahier d'acteurs de votre communauté d'agglomération avec d'autres. Et puis, très prochainement, je pense que nous allons recevoir d'autres cahiers d'acteurs venant des différentes institutions biterroises représentées à Béziers. Et tous ces cahiers d'acteurs seront d'abord sur notre site Internet et ils seront ensuite diffusés à l'ensemble des personnes qui s'abonnent aux publications du débat et elles sont nombreuses. Les publications constituent l'outil de base. Deuxième outil, les réunions publiques, douze réunions publiques. Nous avons souhaité commencer par les grandes villes du Sud et de l'Ouest de la région en dehors de Montpellier. La séance d'ouverture s'est déroulée à Montpellier. L'ordre ne résulte pas du hasard Narbonne, Perpignan, Béziers, parce que nous avons considéré que c'était tout de même là que se situaient les enjeux les plus forts, les questions peut-être les plus difficiles à résoudre. Et donc, il était souhaitable de commencer par là. Mais nous n'oublierons pas d'autres sites, peut-être plus petits, et d'ailleurs nous avons des demandes de réunions complémentaires qui commencent à arriver. Je ne pense pas que nous les satisferont sous la forme de réunions publiques qui sont assez difficiles à organiser. Mais enfin, ces réunions publiques sont d'abord un moyen d'échanger les arguments pendant 3 heures, 3 heures et demie en essayant de se parler et en considérant que tout est politiquement correct du moment que c'est dit simplement. Troisième outil, un site. Un site, donc, je rappelle toujours le titre, alors, un petit peu compliqué, vous le voyez sur les écrans. Ce site s'enrichit tous les jours. Et sur ce site, vous trouvez d'abord tous les documents du débat dont je viens de vous parler, les cahiers d'acteurs au fur et à mesure qu'ils nous arrivent et plus rapidement que dans le système d'édition papier. Et également, quelque chose que je vous invite à aller

regarder parce que c'est extrêmement intéressant, ce sont les avis. Nous avons actuellement plus de 380 avis qui nous ont été envoyés. Et les questions, nous avons actuellement plus de 1 500 questions. D'ailleurs, nous avons été un peu surpris par cette avalanche de questions. Et je rends d'ailleurs hommage à Réseau Ferré de France, parce que c'est le principal producteur de réponses aux questions, la plupart de ces questions ayant un caractère technique. Et il y a actuellement, encore une fois, plus de 400 questions, soit 28 % d'entre elles, qui ont fait l'objet d'une réponse au bout d'à peine 4 semaines de débat. Donc, voilà ce que le site peut contenir. Nous essayons de faire un classement par thématique. Je crois que le débat public se nourrit du débat public. Donc, allez regarder. Vous verrez, par exemple, que certains scénarios font l'objet d'un soutien, peut-être quelque fois, plus important sur le site Internet que dans d'autres vecteurs du débat. Alors, de tout cela, qu'est-ce que nous ferons ? C'est important de le savoir, parce que nous allons dépenser tout de même beaucoup d'argent public. Alors, qu'est-ce que nous ferons de tout cela ? Nous en ferons dans les 2 mois qui suivront la fin du débat, c'est-à-dire dans les 2 mois qui suivront le 3 juillet, donc avant le 3 septembre, un compte rendu aussi fidèle que possible, qui ne sera pas notre avis, notre avis n'a aucun intérêt, qui sera ce que nous avons vu, lu et entendu. Et nous essayerons de donner à chacune des opinions émises sa place, même si c'est de façon synthétique. Car on ne pourra pas tout citer surtout que l'on a énormément d'avis par exemple, mais nous essayerons de faire en sorte que les proportions entre les différentes opinions soient bien signalées. Et ce compte rendu, nous le remettrons au maître d'ouvrage, en l'occurrence Réseau Ferré de France, qui aura 3 mois pour, dit la loi, donner par écrit son avis officiel sur la suite à donner au projet. Je ne pense pas qu'il fera cela absolument tout seul parce qu'il y a une question difficile qui est celle du financement, qui impliquera en dehors de Réseau Ferré de France, qui fera évidemment tout ce qu'il peut compte tenu de son équilibre d'établissement public pour participer au financement mais qui impliquera d'autres collectivités, notamment l'Etat, l'Union européenne, de façon peut-être marginale mais enfin tout de même, il faut le signaler, et les collectivités territoriales. Donc, il y aura une phase qui va s'étaler, disons, sur l'automne, Monsieur Couderc a signalé bien cela. C'est important de le savoir parce que ce sera un moment très, très important. Après le débat, il y aura le moment de la décision et du financement. Et nous espérons humblement que ce qui aura été dit dans le débat pourra servir à prendre un certain nombre d'options et surtout à vérifier qu'elles correspondent bien à ce que souhaitent les citoyens et les citoyennes. Les questions du débat sont connues. Tout est ouvert. D'abord, il y a la question de fond : « Faut-il construire une ligne nouvelle ? » Même s'il y a des gens qui trouvent que c'est absurde de poser la question de fond, on la pose, ne serait-ce que pour des raisons juridiques, puisque le débat doit intervenir avant la décision de principe. Et d'ailleurs, de ce point de vue-là, même le législateur dans la loi Grenelle a pris ses précautions. Ensuite, si on doit la construire, selon quel scénario de mixité ou de non-mixité doit-on travailler ?

Autre sujet, le sujet géographique : où passer et avec quelles précautions sur un territoire qui est exceptionnellement sensible et relativement étroit ? Avec ou sans gare nouvelle ? Vous devez être informés en tant que citoyens, contribuables.

Aujourd'hui, comment allons nous essayer de travailler ? Nous avons trois heures. La priorité, c'est de répondre aux interrogations, aux questions, aux positions prises par la salle. Pour cela, nous allons commencer par une explication détaillée du maître d'ouvrage avec Christian Petit et Edouard Parant, le Chef de projet. Ensuite, nous commencerons à échanger, puis je demanderais à Ignacio Barron de nous apporter la vision internationale des choses pour, peut-être, aiguïser un peu notre réflexion. Nous aurons peut-être un certain nombre de questions à poser notamment au maître d'ouvrage et à l'entreprise nationale SNCF qui, pour ne plus être l'opérateur unique à ce stade en matière de fret et même dans le futur en matière de voyageur, reste tout de même un opérateur très important. Études et réflexion sont importants pour nous. Voilà

donc l'organisation de notre soirée en espérant tout de même de ne pas trop dépasser, 22 heures 20 ou 22 heures 30. Deux ou trois indications d'ordre pratique. On va vous demander de vous exprimer le plus rapidement possible, ce n'est pas qu'on se lasse de ce que vous dites, c'est tout simplement que plus vous vous exprimez vite, plus on pourra faire passer les gens qui ont des questions. Pour vous exprimer, le mieux, c'est d'aller à l'un des micros qui sont dans cette salle, 1, 2, 3, 4. J'essaierais de donner la parole dans l'ordre de demande, mes collègues m'y aideront.

Dernière chose dont il faut que je vous parle. Nous avons un certain nombre de photographes qui prennent des photos du débat pour illustrer les documents, notamment ceux de la Commission nationale du débat public. Il est bien clair qu'ils s'efforcent de prendre des photos de groupe, ce qui ne pose pas de problème juridique. Par contre, quand ils prennent des photos plus individuelles, vous pouvez très bien refuser. Vous faites un signe de dénégation ou vous venez ensuite au Secrétariat à la fin de la réunion pour dire : je ne souhaite pas que mon image soit utilisée. Il convient de prendre cette précaution, même si cela paraît un peu extraordinaire, notamment dans une réunion de débat public où on s'attend bien à être connu.

Par ailleurs, soyez gentil, lorsque vous prenez la parole de bien vouloir indiquer distinctement votre nom, parce qu'ensuite nous faisons un verbatim. Vous pourrez d'ailleurs voir dans le site le verbatim de Montpellier. Vous constaterez que quelque fois, on est obligé d'écrire un « Intervenant », à défaut d'avoir le nom exact. Vous donnez simplement votre nom de façon phonétique et une hôtesse passera ensuite vous demander comment cela s'orthographie pour qu'on ne l'abîme pas dans le compte rendu. Voilà. Toutes ces indications étant données, je vais céder la parole à Christian Petit.

Christian PETIT

Merci Monsieur le Président. Mesdames, Messieurs, avant de passer la parole à l'équipe projet, je veux vous dire l'importance particulière de ce débat pour Réseau Ferré de France. C'est pour nous un départ novateur. C'est le premier débat public post-Grenelle de l'Environnement pour RFF sur un projet majeur qui s'inscrira dans le réseau ferré national au service d'un territoire et qui participe à la lutte contre le réchauffement climatique sur une ligne ferroviaire de nouvelle génération qui favorisera le report modal et qui sera construite pour les 100 ans à venir. Avec l'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 nous l'espérons moins de marchandises par les camions. C'est aussi un débat important pour toutes les collectivités de cette région. Le projet présenté ce soir n'est pas le fruit du seul travail de Réseau Ferré de France. Je veux rappeler qu'il résulte de la participation continue de l'ensemble des partenaires, l'Etat, le conseil régional, les conseils généraux et les agglomérations concernées aux études qui ont été nécessaires avant le début de ce débat. Le projet que nous présentons est donc le fruit de ce travail collectif. C'est enfin un débat essentiel, essentiel pour les habitants du Languedoc-Roussillon puisqu'ils peuvent s'exprimer pour la première fois en direct dans la région. Et ce soir, à Béziers, nous sommes heureux de voir que vous êtes nombreux à ces réunions pour donner votre avis afin d'être les acteurs des choix à faire. Essentiel pour le projet qui se trouvera ainsi enrichi et amélioré par vos contributions. Essentiel pour RFF enfin, puisque nous nous engageons à être à votre écoute, à répondre à vos questions et à élaborer ensuite le projet qui répondra le mieux possible aux préoccupations qui ont été exprimées pendant ces quatre mois de débat. Je vous remercie de votre attention et je vais passer la parole à l'équipe projet que je vous présente maintenant. Elle est composée d'Edouard Parant qui est le chef de projet de la ligne nouvelle Montpellier Perpignan, à ses côtés, il y a Bruno Beauchet qui est en charge des questions économiques, et Jean-François Ruiz qui traite les questions

d'environnement et de développement durable dans le cadre de l'équipe projet. Je vous remercie de votre attention.

Edouard PARANT

Bonsoir. Pour ouvrir cette réunion à Béziers, je voudrais juste revenir sur quelques éléments de l'actualité ferroviaire récente. La gare du nord aujourd'hui a été totalement paralysée suite à un incident technique. Ce qui montre quoi ? C'est que globalement le système ferroviaire est une belle mécanique, mais qu'elle est fragile. Et dans notre région tout particulièrement où actuellement, on a un seul axe littoral. Hier encore, malheureusement, un incident assez important s'est produit : un TGV est resté bloqué cinq heures suite à un problème de TER qui lui-même avait eu un incident. Alors, pourquoi je vous parle de ça ? C'est parce que la spécificité du Languedoc-Roussillon, c'est d'avoir des infrastructures de transport qui sont globalement, uniquement concentrées sur la frange littorale où sont concentré toute la population et tous les flux, que ce soient des flux locaux, régionaux, de transit, internationaux, et l'ensemble de ces circulations, qu'elles soient autoroutières ou sur les routes nationales, mais surtout ferroviaires, puisque c'est ce qui nous intéresse ce soir. Nous n'avons pas d'itinéraire bis et l'ensemble de la belle mécanique justement se trouve grippé. Alors la question qui nous est posée vis-à-vis du projet de ligne nouvelle Montpellier Perpignan dont je vous rappelle la dimension, 150 km. Chacun participe au débat public avec un certain nombre d'attentes. Vous avez vos attentes et RFF a les siennes. Alors quelles sont-elles ? L'objet du débat public dans un premier temps, c'est de confirmer ce désir de créer une nouvelle infrastructure de transport, en l'occurrence une ligne ferroviaire. Réseau Ferré de France y croit, les collectivités qui ont travaillé avec nous y croient puisqu'elles nous ont accompagné pendant les quasiment 2 ans d'étude. Elles ont financé ces études. Elles nous accompagnent aujourd'hui dans le débat public puisqu'elles cofinancent également le débat public auquel vous participez ce soir. Donc j'aurais tendance à dire : l'ensemble des décideurs y croient. Maintenant c'est à vous, public, à vous habitants de la région, et donc à vous public de l'aire de vie de Béziers de vous prononcer et de vous prononcer en exprimant vos attentes par rapport à ce projet. Que voulez-vous en matière de transport ? Que voulez-vous en matière de desserte par le train ? Est-ce que vous êtes pour plus de TER ? Est-ce que vous en avez marre des camions sur l'autoroute ? Est-ce que vous voulez aller plus vite à Paris ou à Barcelone ou à Toulouse ou à Lyon ? C'est véritablement sur ces questions relativement simples finalement que l'on souhaite recueillir vos avis. Alors pourquoi recueillir vos avis parce que au final c'est Réseau Ferré de France, comme l'a rappelé le Président de la CPDP, qui devra se prononcer et très rapidement avant la fin de l'année sur un scénario pour poursuivre le projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan. Aujourd'hui on sent une réelle dynamique pour faire que ce projet émerge et on doit donc, par rapport à ce qui va être présenté ce soir, faire des choix. Donc on souhaite vous entendre sur les différentes questions qui sont posées. Quelles sont-elles ? Première question sur le type de scénario. A quoi doit servir cette ligne ? La deuxième question est : quel couloir de passage ? Oui on veut une ligne mais où doit-elle s'inscrire dans le territoire ? Et la troisième question porte sur les fonctionnalités. Un projet, pourquoi faire ? Qui passe où ? Quelle desserte ? Imaginez vos territoires à l'horizon de réalisation, c'est-à-dire en 2020. Il nous a semblé important avant de vous présenter les scénarios de revenir un petit peu sur l'opportunité de ce projet. Vous avez présenté ici l'état du réseau ferroviaire à grande vitesse en France, en Espagne et puis un petit peu dans les pays limitrophes. Évidemment ce qui vient en premier quand on parle de ligne nouvelle Montpellier Perpignan c'est la grande vitesse ferroviaire et donc apporter et diffuser cet effet de la grande vitesse ferroviaire dans l'ensemble de la région languedocienne et roussillonnaise. Évidemment le deuxième objectif c'est de connecter la péninsule Ibérique à la France et à l'ensemble de l'Europe. C'est permettre la connexion des différents réseaux, et véritablement créer un réseau à grande vitesse

européen. Vous avez, présenté sur cette deuxième diapositive, l'état du réseau tel qu'on l'imagine à l'horizon 2020, c'est-à-dire à l'horizon de mise en service du projet. Seront déjà réalisées beaucoup d'autres lignes à la fois en France mais à la fois en Espagne et au Portugal. Aujourd'hui, nous nous interrogeons sur le lien Montpellier-Perpignan et évidemment le lien à venir vers Toulouse à terme. Pourquoi réaliser une deuxième infrastructure ? Est-ce important ? La première chose c'est de pouvoir faire en sorte que plus de trains circulent sur le Réseau Ferré National. Alors plus de trains, ce n'est pas uniquement des TGV, c'est on l'estime doubler quasiment le nombre de trains TGV dans la région mais c'est également augmenter la part de marchandises qui vont utiliser le rail. Et donc on imagine qu'on aura de l'ordre de deux fois plus de trains de fret également qui pourront utiliser le réseau. Et troisième point qu'il ne faut pas oublier, préoccupation majeure des habitants au quotidien, les trains express régionaux donc les trains pour aller au travail, pour vos enfants pour qu'ils aillent faire leurs études. Et donc là encore une forte ambition portée par l'autorité organisatrice des transports, en l'occurrence c'est le conseil régional. Donc vous voyez que ce projet de ligne nouvelle doit permettre un très fort développement de l'ensemble des circulations sur la région et pas uniquement des trains pour traverser la région mais des trains que vous pourrez utiliser, qui vous serviront. Alors on voit globalement ce projet, il y a une dimension de report modal. Report modal de l'avion vers le train, c'est le TGV. Report modal du camion vers le train, c'est l'objectif des trains de marchandises avec les plateformes logistiques de la région. Et de la voiture vers le train, une partie des TGV mais surtout les TER pour des déplacements quotidiens sachant qu'on a dans la région un chapelet de villes qui se prêtent bien à une desserte par ce qu'on pourra appeler à terme un futur RER littoral. Donc une desserte cadencée, rythmée, régulière, fréquente de l'ensemble du chapelet de villes régionales. Alors on a vu des trains plus nombreux. Maintenant pour que ce soit véritablement un projet de report modal, on a besoin d'avoir surtout des trains plus fréquents, essentiel pour avoir une offre attractive. Pour que les gens utilisent le train il faut que ça réponde à leurs besoins. Et pour que ça réponde à leurs besoins, ils ont besoin de trains quand ils ont envie de se déplacer. En l'occurrence c'est essentiellement à ce qu'on appelle l'heure de pointe, c'est-à-dire le matin pour aller au travail, le soir pour en revenir, éventuellement le midi quand vous avez des demi-journées ou vous avez des déplacements professionnels. Donc vous avez ici présenté l'exemple de l'amélioration de la fréquence des trains TER en heure de pointe et pour ce qui nous intéresse ce soir à Béziers. Donc entre Sète à Béziers et Narbonne l'ambition d'avoir en heure de pointe un TER tous les quarts d'heure. Donc le report modal de voyageurs se fera par cette amélioration significative de la fréquence des trains de voyageurs. L'autre volet du report modal et qui concerne lui, le transport de marchandises, c'est de pouvoir disposer d'une infrastructure et donc globalement d'un réseau de ligne qui soit fiable. J'ai rappelé en introduction les incidents que l'on ne peut que déplorer malheureusement. Mais pourquoi avoir une deuxième ligne ? Ça apportera plus de fiabilité au réseau, mais ça pourra dans un certain nombre de cas servir d'itinéraire bis pour les trains qui seraient en panne sur une des lignes. Avec deux lignes, on pourra globalement se mettre dans la même situation que ce qu'il y a au Nord, lorsqu'on arrive à Nîmes, une ligne classique, une ligne TGV, ce qu'on a déjà au Sud, avec depuis le 17 février 2009, l'ouverture du tunnel Perpignan Figueras et la ligne classique qui passe par Port-Bou Cerbère. Avec la réalisation d'une nouvelle infrastructure entre Montpellier et Perpignan, on permet de mieux répartir les circulations par type de trafic et donc d'éviter les conflits entre chacun de ces trafics et, au final, de limiter les incidents et, pour nous gestionnaire d'infrastructure, de faciliter la circulation au quotidien des voyageurs et des marchandises. Je reviens sur les marchandises, en quoi est-ce important d'avoir un service fiable ? Nous, notre métier à RFF, c'est de pouvoir offrir une qualité de service aux gens qui veulent faire rouler des trains de marchandises. Ce qui les intéresse globalement, ce n'est pas d'aller vite, c'est d'être sûr que leur train arrive à l'heure. Nous ne sommes pas les seuls dans la chaîne

logistique mais notre job, c'est de pouvoir leur dire : je vous mets des trains à toute heure de la journée, je vous mets des trains y compris en heure de pointe. Donc, vous ne passez pas systématiquement après les autres trains de voyageurs. Vous avez des trains de marchandises qui circulent toute la journée et, en plus, je vous garantis qu'avec deux lignes, je vais pouvoir en faire passer plus et s'il y a un incident, je pourrais faire en sorte que votre train ne reste pas en panne, bloqué dans un garage pendant une demi-journée ou voire une journée. Cela est le deuxième point très important qu'il faut avoir à l'esprit par rapport au report modal et notamment des marchandises, c'est la fiabilité du service offert. Alors, pour que ce projet soit un accélérateur de report modal, regardons un petit peu ce que cela donne en termes de chiffre. Je me place en 2020, pas par rapport à aujourd'hui. En 2020, si on fait le projet par rapport à si on ne le fait pas, on aura entre 2 à 4 millions d'utilisateurs supplémentaires sur le TGV. Mais pas seulement, on aura aussi dans les trains express régionaux de 2,2 à 2,7 millions de voyageurs supplémentaires. Cela c'est la part report modal voyageurs. Et puis, sur le fret, on aura, entre si je ne fais pas le projet et si je le fais, 3 millions de tonnes de marchandises transportées par le rail supplémentaire. Pour vous donner un ordre d'idées par rapport à aujourd'hui, aujourd'hui, on a 10 millions de tonnes de marchandises qui circulent par le rail, on serait avec le projet de l'ordre de 19 millions. Donc, par rapport à aujourd'hui, cela sera plus 9 millions de tonnes de marchandises qui seraient transportées par le rail. Alors maintenant, je vais vous décrire les scénarios, les quatre scénarios qui ont été présentés, qui vous sont présentés ce soir et sur lesquels nous allons débattre. Alors, il y a d'abord le scénario qu'on pourrait qualifier d'historique, c'est le scénario LVG, ligne à grande vitesse dédiée aux TGV. Donc, c'est le projet tel qu'il avait été imaginé à l'origine qui va le plus vite, une vitesse de 320 km/heure pour les trains de marchandises. Le corollaire, c'est donc que sur cette ligne ne circulent que des trains à grande vitesse. Le TER a vocation à desservir les villes de l'artère littorale, et il reste sur la ligne classique. Le train de fret, lui, puisqu'il ne peut pas circuler sur la ligne nouvelle qui est dédiée aux TGV, il reste sur la ligne classique et donc il traverse les villes, et puis vous avez toujours sur cette ligne classique une partie des TGV qui continueront de desservir les villes côtières. A côté de cela, vous avez un deuxième scénario qui permet d'alterner les trains de fret suivant qu'on les met sur la ligne classique ou qu'on les met sur la ligne nouvelle avec les TGV. On parle, dans ce cas-là, de mixité des circulations sur la ligne nouvelle. Vous avez à la fois des voyageurs et à la fois des marchandises qui circuleraient sur cette ligne et, dans ce cas-là, le scénario proposé pour des questions d'optimisation, limite la vitesse à 220 km/heure la circulation entre les trains rapides et les trains lents. On verra quel est l'impact en temps de parcours tout à l'heure.

Troisième scénario, c'est un scénario finalement qui combine un petit peu les deux précédents que je viens vous décrire. Je ne fais pas de compromis sur la vitesse parce que je veux continuer absolument d'aller vite mais je souhaite malgré tout que ma ligne offre la possibilité d'envoyer des trains de fret sur la ligne nouvelle. C'est un scénario de mixité avec une vitesse d'exploitation pour les trains les plus rapides de 300 km/heure. Quatrième scénario qui est présenté mais c'est un scénario à minima, on y reviendra également au moment où on parlera des coûts. C'est le scénario où on se place à l'horizon 2020 et on dit : je fais des aménagements pour faire circuler juste les trains qui, j'imagine, circuleront à l'horizon 2020. Donc, un scénario à minima et, dans ce cas-là, je décide de ne pas faire de lignes nouvelles mais d'aménager les infrastructures existantes. Et je le fais là où j'ai les plus grosses demandes de circulation, c'est-à-dire entre Montpellier et Narbonne. Regardons un petit peu maintenant pour bien se représenter où iront les trains en fonction de différents scénarios. Dans le premier scénario dédié à la grande vitesse, donc sur la ligne nouvelle, je retrouve les TGV et uniquement les TGV. L'ensemble des autres circulations étant sur la ligne classique. Dans le scénario mixte, vous avez donc un report d'une partie des circulations voyageurs sur la ligne nouvelle, ce que vous retrouvez également dans le troisième

scénario puisque, lui aussi, il est un scénario mixte. N'est pas présenté ici le quatrième scénario parce que le quatrième scénario, c'est de l'aménagement de la ligne classique, cela veut dire que tous les trains continueront de circuler sur la même ligne, c'est-à-dire celle d'aujourd'hui. Alors, qu'est-ce que cela donne en termes de temps de parcours ? Dans le scénario dédié à la grande vitesse, c'est celui qui permet d'aller le plus vite et, donc naturellement, c'est celui qui permet les plus grands gains de temps de parcours pour des trajets qu'on vous présente ici, Montpellier Perpignan en direct. Actuellement, on met de l'ordre d'une heure et demie pour faire ce trajet. A l'horizon 2020, avec un scénario de LGV pure à 320 km/heure, on gagnerait quarante-cinq minutes, c'est-à-dire qu'on diviserait le temps de parcours par deux, grosso modo, peut-être même un peu mieux. On voit aussi sur une autre destination qui est la destination Montpellier Carcassonne que même pour des villes qui ne sont pas directement sur le couloir de passage de cette infrastructure, on a des gains de temps de parcours, puisqu'il profite sur une partie du trajet de la nouvelle infrastructure, donc de l'ordre d'une demi-heure pour Montpellier Carcassonne. Que se passe-t-il dans le scénario de mixité où on roule à 220 km/heure ? Là encore par rapport à aujourd'hui, on roule à 160, on a des gains de temps de parcours, c'est important de le noter, moindre mais c'est de l'ordre de la demi-heure, cela veut dire que, concrètement, on arrivera à faire le trajet Montpellier Perpignan en moins d'une heure. Troisième scénario, on n'a pas fait de compromis sur la vitesse, on a de la mixité et là on retrouve les gains de temps de parcours du scénario tout TGV arrondis à cinq minutes près à ce stade des études compte tenu du tracé qui n'est pas défini et de la vitesse de circulation qui n'est que de 20 km/heure. Alors, autre point qui permet de comparer les scénarios même si ce n'est peut-être pas le plus marquant. Les trois scénarios de ligne nouvelle, en tout cas, ont une contribution positive à la réduction des gaz à effet de serre et notamment au dioxyde de carbone, donc le CO₂. Que nous montre cette diapositive ? Bien, globalement, pour réduire les émissions des gaz à effet de serre avec cette nouvelle infrastructure, il faut que les mentalités changent et donc les voyageurs comme les transporteurs décident d'abandonner l'avion, la voiture, le camion pour passer sur le train. Et on voit que dans tous les scénarios de ligne nouvelle, ils participeraient de manière positive à la réduction de ces gaz à effet de serre. Les valeurs qui sont données, c'est supérieur à ce que produit une agglomération comme Nîmes ou Perpignan en une année. Donc, les chiffres qui vous sont donnés, c'est pendant un an, des trains circulent sur la ligne et voilà combien cela permet d'éviter de l'émission de gaz à effet serre. Le scénario le plus efficace des trois, c'est celui finalement qui combine le maximum de report modal voyageurs parce qu'on va vite et le maximum de report modal marchandises, parce qu'il permet de faire circuler des trains de fret. Alors, une notion importante, puisque cela a été rappelé par l'ensemble des intervenants qui ont pris la parole, on ne fait pas un projet pour 2020. 2020, c'est la mise en service, cela veut dire que notre projet, on veut qu'il soit évolutif, si possible pour le siècle à venir. Alors, on vous présente ici quelle est la capacité des différents scénarios à évoluer avec l'accroissement potentiel du nombre de trains après la mise en service. Les quatre scénarios permettent de faire passer tous les trains en 2020, tel qu'on l'a estimé. Voici les trains qu'on pourrait rajouter s'il y a des demandes supplémentaires. Et ces demandes supplémentaires, on les a traduites en TER et en trains de fret, elles ont été exprimées comme cela. Donc, que constate-t-on ? Eh bien, dans le cas où vous avez décidé de construire une ligne nouvelle dédiée à un seul type de train, en l'occurrence des TGV, vous ne pourrez pas y faire circuler les TER, les trains de marchandises. Donc, si vous voulez rajouter ces trains-là, vous devriez le faire sur la ligne classique. Nous verrons tout à l'heure que cette ligne classique, même en 2020, elle restera très chargée et, même avec une ligne nouvelle, elle restera plus chargée qu'aujourd'hui. On aura l'occasion d'en reparler. Les scénarios qui permettent la mixité, c'est-à-dire de reporter une partie des trafics sur la ligne nouvelle autre que seulement les TGV, donc le fret, et bien, ils vous offrent plus de latitude pour gérer les circulations

et pour ajouter des trains supplémentaires, puisque vous pourrez le faire à la fois sur la ligne classique que vous libérez et également sur la ligne nouvelle qui n'est pas saturée, elle, puisqu'il y a peu de circulation de TGV comparé à l'ensemble des circulations qui traverse la région.

Le quatrième scénario, comme je vous l'ai dit toute à l'heure, c'est un scénario qui a été construit à minima pour ne faire passer les trafics qu'en 2020. Donc, lui, il n'a pas d'évolutivité et donc il ne permet quasiment pas d'ajouter des circulations supplémentaires. Donc, vous voyez des scénarios relativement contrastés y compris au niveau des coûts. Alors, les coûts. Et bien, un scénario de lignes nouvelles, c'est entre, grosso modo, 4 et 6 milliards d'euros. Evidemment, dans le scénario où vous avez et la grande vitesse et la mixité, vous devriez faire des voies d'évitement sur une longue partie du parcours pour permettre aux TGV de doubler les trains de fret, ce qui explique pourquoi on a ce différentiel de plus d'un milliard et demi d'euros par rapport aux autres scénarios. Le scénario de doublement partiel de la ligne classique, évidemment, c'est le scénario le moins cher mais, comme on l'a vu, il n'apporte pas les mêmes services à la collectivité, ce qui explique pourquoi son coût est moindre. Voilà présentés globalement les scénarios. La deuxième question qui est posée ce soir, c'est celle des couloirs de passages. Je vous rappelle que les couloirs de passage, à ce stade des pré-études fonctionnelles, c'est-à-dire du débat public, font 5 kilomètres de large. C'est la bonne dimension pour pouvoir optimiser à terme et, suivant les options qui seront choisies et du scénario qui serait étudié par la suite, optimiser un fuseau et plus tard un tracé pour aller à la déclaration d'utilité publique. Entre Montpellier et Narbonne, on a deux options, grosso modo, de passage. Et puis les deux se rejoignent dans l'Ouest narbonnais pour suivre globalement la frange littorale et les Corbières littorales pour rejoindre Perpignan. Ces scénarios résultent d'un choix qui a été partagé avec nos partenaires, c'est-à-dire les collectivités et également avec les associations environnementales. Donc, c'est le résultat de notre travail commun qui vous est présenté ce soir. La question qui est posée ensuite sur ces couloirs de passage, c'est : peut-on créer de nouvelles dessertes ? Doit-on créer de nouvelles dessertes ? Doit-on les faire sur l'un ou l'autre couloir ? Et on voit que cette question a été posée pour chacune des agglomérations, chacun des bassins de vie, des aires de vie. Ne nous limitons pas aux limites administratives. Vous voyez que pour l'agglomération de Béziers, finalement, on a un choix très large qui va continuer en 2020 à desservir le bassin de vie de Béziers par sa gare actuelle ou créer une nouvelle desserte. Et pour créer une nouvelle desserte, on a, là encore, plusieurs options, soit l'une dans l'Est de l'agglomération avec le couloir littoral, soit une qui serait commune au bassin de vie piscénois à mi-distance et reliée à l'autoroute A75 sur le couloir nord au pays, et puis un troisième champ des possibles qui concerne une gare commune aux aires de vie de Port-la-Nouvelle, Béziers, Agde, Narbonne, Lézignan, donc un spectre très ouvert. Voilà les trois questions que l'on va débattre. Un éclairage justement sur cette question de la desserte : qu'est-ce que cela peut donner suivant les différents scénarios que l'on peut prendre. Vous est présenté dans le triangle blanc le nombre d'arrêts TGV que vous avez aujourd'hui, dans le triangle rempli avec les couleurs, le nombre d'arrêts que vous auriez pour chacun des scénarios. Et puis en dessous, on vous le distingue suivant que ce nombre total est en gare nouvelle ou en gare centre. Donc, c'est important de se poser la question : où est-ce que j'irai prendre le train en 2020 ?

Dernier point, notre calendrier, il a été exposé pour le très court terme, c'est-à-dire une décision à prendre par RFF avant la fin de l'année 2009. Quelles sont les étapes qui viennent jusqu'à la mise en service ? Aujourd'hui, on raisonne sur des couloirs de passage de 5 kilomètres. L'objectif, c'est de resserrer le champ des possibles et le spectre. Suite au débat public, si on a une feuille de route claire, on pourra avancer vite, le plus vite possible pour aller vers des études qui précéderont la déclaration d'utilité publique, en passant sur les fuseaux, les fuseaux, c'est plus 1 km, c'est 1 km et assez vite vouloir aller même vers ce qu'on appelle une bande de 500 mètres qui servira elle

à monter le dossier préalable à la déclaration d'utilité publique que l'on estime et qu'on espère pouvoir obtenir à l'horizon 2015. Ensuite, seulement, et ce sera le deuxième temps fort à la déclaration d'utilité publique, on saura vraiment où passe le tracé. On pourra engager la phase travaux pour 4 à 5 ans avec un objectif donc de mettre en service cette infrastructure à l'horizon 2020. Voilà, je vous remercie.

Claude BERNET

Merci Monsieur Parant. Tout cela était très clair. Qui souhaite s'exprimer le premier ? Monsieur qui est là. Vous allez peut-être au micro numéro 2. Monsieur Louis Jean Artis que je reconnais malgré l'ombre, voilà.

Louis Jean ARTIS

Merci Monsieur le Président. Tout d'abord, je tiens à rendre hommage à l'équipe de RFF qui a fait une étude assez remarquable et extrêmement détaillée. Où je suis plus réservé ? C'est sur le triptyque, c'est sur le dépliant qu'ils ont diffusé largement, un million d'exemplaires, je crois, dans le Languedoc-Roussillon, où là on oriente de façon extrêmement claire les gens vers une solution mixte 220. Et il n'y a qu'à voir la ligne où on nous indique qu'on pourra faire passer avec la ligne à grande vitesse dix trains supplémentaires en 2020 et puis 70 à côté. J'aimerais qu'on nous donne un autre chiffre qu'on ne nous a jamais donné et cela on comprend très bien pourquoi quand on connaît le dossier, c'est 10 trains de plus ou 70 trains de plus. De plus sur quoi ? Parce qu'étant donné que votre ambition va être beaucoup plus limitée, entre autre, au niveau du transfert modal sur les voyageurs, on s'aperçoit qu'il y a 35 ou 40 trains qui se promènent en plus dans la première solution sur la base par rapport à la deuxième. Mais en réalité, on n'a pas 60 trains d'écart. C'est faux. D'autant plus que ce serait quand même incompréhensible. Etant donné que plus on a des trains à vitesse égale, plus on a des sillons parallèles, donc plus on peut les resserrer. Donc là, il y a quand même un piège. Bon, je ne parlerais pas des 450 millions dans une colonne et pas dans l'autre, parce qu'il y a des gares en plus, cela on oublie. Mais enfin, c'est quand même très sérieux. Alors, cette mixité, bon, elle n'apportera pas les solutions voulues. Cette mixité, je pense qu'au niveau de la sécurité, au niveau du coût, bien entendu, on n'y est pas, le compte n'y est pas. Et moi, je pense vraiment que vous voulez donner une autre destination à cette ligne nouvelle que la grande vitesse et que le réseau actuel a effectivement des sensibilités, des défauts, donc, et que vous voulez faire payer par les Languedociens le surcoût considérable qui vous permettrait de vous tirer cette épine du pied. Alors ? Moi, voilà ce que je pense. Alors, je demande d'abord à RFF de nous indiquer les vrais chiffres de circulation que permettront les différentes solutions en 2020, globaux, totaux, pas uniquement le surplus. Parce que, cela, c'est un chiffre très intéressant et cela va peut-être éviter à certains de penser que 220 km/h, cela permet de faire passer n'importe quoi n'importe quand. Voilà.

Claude BERNET

Merci. On va peut-être prendre une ou deux autres questions. Le micro 4.

Jean-Marie Kirtz

Je m'appelle Jean-Marie Kirtz. Bonsoir Mesdames et Messieurs, Monsieur le Président de la Commission du débat public. Bonsoir Monsieur le Chef de projet. Alors, permettez-moi de vous soumettre quelques éléments de réflexion concernant ce projet. Mais au préalable, moi, je souhaite vous dire combien sont grands ma volonté et mon désir de voir aboutir cette infrastructure essentielle pour l'avenir de nos enfants. Mon intervention se situe clairement dans un cadre de partage d'expérience et en tant que simple citoyen. Le temps manque pour aborder tous les éléments techniques de cette intervention qui ont été versés en contribution sur le site et sur le site du débat public. Néanmoins, je suis obligé de vous parler de trois paramètres. Trois paramètres

techniques principaux qui caractérisent le modèle économique viable du fret ferroviaire et vous semblez l'oublier. Le premier élément, c'est un sillon d'une vitesse moyenne d'au moins 75 km/h, c'est-à-dire que le train, il faut qu'il progresse à 75 km/h pour qu'il y ait une certaine viabilité économique. Deuxièmement, une charge brute comprise entre 1 300 et 2 000 tonnes selon la nature du fret et/ou une longueur de 725 mètres. Troisièmement, une interopérabilité la plus large possible. Nos voisins utilisent tous en majorité des wagons vitesse limite 100 km/h. On voit donc que l'une des principales conditions de l'interopérabilité est la vitesse limite des wagons. D'ailleurs qui mieux que vous à RFF sait pertinemment que la majorité des trains de fret qui circulent sont calibrés à 100 km/h. J'ouvre une parenthèse, Monsieur Parant lors de la réunion du débat public de Perpignan, vous avez affirmé que le wagon de l'autoroute ferroviaire était apte à la vitesse de 120 km/h c'est inexact, ils sont aptes à la vitesse limite de 100 km/h. Donc, le report modal ne se fera pas à partir des trains de l'autoroute ferroviaire.

D'autre part, au-delà de ces considérations purement fret, il peut être intéressant d'examiner la mixité de la ligne sous les aspects d'exploitation de maintenance de l'infrastructure et du matériel roulant. Alors moi je me pose des questions, des trains de fret qui circuleraient simultanément et donc croiseraient des TGV qui circulent à 320 km/h. Est-ce qu'il existe un ministre qui apposera sa signature au bas de la consigne d'exploitation ? Est-ce qu'on ménagera des créneaux ? Des batteries ? Voir des cadencements TER, TGV, fret sur cette ligne ? On a pourtant du recul et de la visibilité sur le vieillissement de la ligne à grande vitesse Paris Lyon, sans qu'aucun train de fret n'y ait jamais circulé. Alors qu'en Allemagne où la mixité est la règle, on constate des ennuis sérieux notamment sur les essieux de l'ICE. Alors, la question est simple, Mesdames et Messieurs ne pensez-vous pas que ce qui nous est proposé là, ça ressemble au mariage de la carpe et du lapin ? Merci.

Claude BERNET

Monsieur Couderc, il faudrait peut être passer un micro à Monsieur Couderc.

Raymond COUDERC

Je vais exprimer quelque chose qui est ma position mais qui est une position très largement partagée puisque le Conseil municipal de Béziers, je le disais tout à l'heure, le Conseil d'agglomération, la plupart des communes, je n'ai pas fait le recensement mais la plupart des communes de l'agglomération, le Conseil syndical du SCOT se sont exprimés là-dessus et m'ont rejoint sur ces positions.

Tout d'abord, vous dire que, à l'origine quand on m'a présenté, comme Monsieur Parant l'a fait tout à l'heure, les différents éléments du projet, je me suis laissé convaincre parce que c'est la pente naturelle. Dire mais bien sûr, alors c'est évident avec une solution, le train roule aussi vite et on fait passer des marchandises, c'est extraordinaire, c'est magnifique, ça coûte un peu plus cher mais il faut prendre ça. Et puis il se trouve que j'ai écouté, j'ai consulté et que petit à petit, mon opinion a évolué et très largement évolué. Alors, d'abord je voudrais rappeler, on veut le TGV, ça fait 35 ans qu'on attend, on veut le TGV et on a vu d'autres branches de TGV qui nous ont doublés dans d'autres régions. Le TGV Est, il était loin derrière nous. En 1995, il est passé devant nous et aujourd'hui on est en train de voir le TGV Aquitaine, le TGV PACA, enfin Provence Côte d'Azur, peut être Lyon Turin, même Toulouse Narbonne. Et j'ai lu dans la presse mais je ne sais pas, je n'ai pas de certitude, que même on serait en train de commencer à étudier un passage à travers les Pyrénées, au milieu des Pyrénées à partir de Toulouse. Donc, voyez que petit à petit, les projets s'accumulent et on s'aperçoit que tout avance. On trouve les financements ailleurs et que chez nous on ne les a pas trouvés. Donc, aujourd'hui on veut le TGV et je crois que la très nombreuse assistance ici est là pour le prouver.

Mais, parce qu'il y a des mais, première chose, on ne veut pas un TGV au rabais parce que le jour où vous aurez une ligne, où vous faites circuler le train à 220 km/h, et bien, c'est fini, vous aurez le train à 220 km/h et on ne reviendra pas dessus. Vous aurez votre ligne nouvelle, point final. Et donc, je dis clairement, nous voulons un vrai TGV ; c'est-à-dire de la grande vitesse, grande vitesse c'est plus de 300 km/h puisque aujourd'hui, on sait qu'on est capable d'aller jusqu'à 360 km/h, nous voulons véritablement de la grande vitesse. Nous ne voulons pas nous contenter d'un train rapide parce que c'est ce qu'on voudrait semble-t-il nous faire avaler. Y compris dans le scénario numéro 3, j'en parlerai tout à l'heure, mais enfin écoutez ! Aujourd'hui, il n'y a pas quelqu'un de sérieux qui dise qu'il soit possible de faire passer à la fois des trains de marchandises à 120 km/h et des trains de voyageur à 300 km/h sur la même ligne, il n'y a pas un seul technicien pour le dire. Et dans la salle il y a quelques conducteurs de TGV qui m'ont expliqué que c'était de la folie, que nul part ça n'existait et qu'on pouvait toujours rêver un jour de le faire. Mais que si on le faisait chez nous, ce qui risque d'arriver c'est que au lieu de rouler à 300 km/h, on serait à plutôt près de 250 ou de 260 km/h ; c'est-à-dire du train rapide. Donc, nous voulons un vrai TGV avec de la grande vitesse, notamment pour les voyageurs bien sûr.

L'argument de la mixité fret voyageur. Je disais tout à l'heure, les seules expériences qu'il y a dans ce domaine-là se sont plantées. On citait l'Allemagne il y a quelques instants. Ça ne marche pas là où on l'a fait. Pour quelle raison ? Mais tout simplement parce que la géométrie des lignes, des voies ferrées est différente selon qu'on passe à une vitesse ou à une autre, que le train à un poids, un tonnage. Et si on essaie de faire passer des trains à des vitesses différentes avec des poids différents, des tonnages différents sur la même voie, il y a des problèmes de maintenance énormes à gérer. Aujourd'hui, personne ne sait gérer ces problèmes. Que peut-être dans quelques décennies, on sache les gérer je veux bien. Aujourd'hui nous dire qu'on est capable de le faire, il n'y a aucune preuve dans ce sens-là.

Autres questions, on me dit mais attendez ! Barcelone la frontière c'est une ligne mixte, ensuite Montpellier Nîmes, c'est une ligne mixte. Alors, évidemment entre la frontière et Montpellier, il faut faire une ligne mixte. Mais de qui se moque t-on ? Après Nîmes, qu'est-ce qu'il y a ? Après Nîmes, on se trouve dans l'entonnoir de la vallée du Rhône. Et la ligne à grande vitesse c'est une ligne à grande vitesse pour les voyageurs exclusivement. Au sud de Barcelone, qu'est-ce qu'il y a ? Il y a une ligne à grande vitesse. Ce n'est pas le train à grande vitesse qu'il y aura entre Barcelone et la frontière, le train entre Barcelone et la frontière c'est 250 km/h, ce n'est pas 300 km/h comme ce qu'on nous annonce chez nous. Au sud de Barcelone, vers Madrid, qu'est-ce que c'est ? C'est une ligne à grande vitesse pour les voyageurs, c'est plus de 300 km/h jusqu'à Madrid. C'est-à-dire que vous auriez un morceau de voie entre Barcelone et Nîmes qui serait mixte. Mais au sud et au nord, ce serait uniquement pour les voyageurs. Mais à quoi ça rime, à quoi ça correspond ? Et en plus j'aimerais savoir parce que vous parliez de sillons et de disponibilité, comment on règle le problème une fois qu'on arrive dans la vallée du Rhône, comment on règle le problème alors qu'on sait qu'il y a déjà, bien qu'il y ait deux voies classiques dans la vallée du Rhône plus la voie à grande vitesse, on sait déjà qu'aujourd'hui il y a des problèmes de sillons, comment vous allez régler ce problème-là ? Voilà une vraie question là-dessus. Alors, pourquoi envoyer le fret vers la vallée du Rhône ?

Il y a différentes solutions de rechange, différentes solutions possibles et l'une tant qu'à payer un milliard 700 millions supplémentaires consiste à refaire la ligne Béziers Sargues parce qu'à ce moment-là, on a une ligne de plus. Dans ce cas-là, on a vraiment une ligne supplémentaire. Je sais que c'est un coût très important qu'il faut refaire les tunnels, qu'il y a des pentes etc. Je connais les problèmes mais tant qu'à dépenser un milliard 700 millions de plus, ben écoutez, à ce moment-là, allons-y ! Faisons-le. Mais pas une situation bâtarde comme celle qui nous est proposée. Et même récemment lors de la réunion avec les maires des grandes villes de Barcelone à

Montpellier, l'adjoint de Toulouse chargé de transport disait : mais attendez ! Il y a encore beaucoup de possibilités en passant par Limoges et Paris. Donc l'idée d'envoyer les trains de marchandises vers la vallée du Rhône ce n'est pas forcément la bonne idée.

J'ajoute encore une chose que vous ne savez peut-être pas Mesdames et Messieurs. C'est que la ligne à grande vitesse Narbonne Toulouse et ensuite Toulouse Bordeaux etc... Narbonne Toulouse ce ne sera pas mixte, uniquement voyageur. C'est-à-dire qu'en France on sera les seuls à avoir un morceau de voies sur lequel on ne peut pas rouler aussi vite que les autres. Tous les autres auront des lignes à grande vitesse pour les voyageurs. J'ajoute un dernier mot, c'est pour vous dire que ce n'est pas du tout politicien cette affaire-là. La preuve c'est que François Rebsamen, que tout le monde connaît pour être un des responsables importants du parti socialiste, maire de Dijon, sénateur, a écrit à Jean Louis Borloo pour la branche de TGV Rhin-Rhône branche sud en disant : « Nous ne voulons pas de la mixité. Nous ce que nous voulons c'est de la grande vitesse pour le voyageur. Pour ce qui concerne les marchandises, on trouvera d'autres solutions. » Il faut d'autres solutions mais si c'est un TGV, c'est un vrai TGV qu'on veut et l'utilisateur ne veut pas un TGV au rabais. Alors ensuite, on nous dit : le Grenelle de l'environnement. Bon, je veux bien le Grenelle de l'environnement aujourd'hui on le met à toutes les sauces. Mais quand on regarde les vrais chiffres, vous vous rendez compte que le Grenelle de l'environnement, c'est l'objectif de 25 % de fret sur le ferroviaire à l'horizon 2020. Qu'est-ce que ça représente 25 % de fret sur le ferroviaire dans notre zone, sur notre voie ? Cela représente 400 trains par jour. L'objectif qui est annoncé par RFF et la SNCF actuellement ce serait 8 % de fret, c'est-à-dire à peu près 170 trains par jour de fret. Cela représente quoi par rapport au transport actuellement sur la route, transport par camion ? 8 %, par rapport à 92 %, qui continueront à être sur la route. Ah, vous direz c'est mieux que rien. Mais 8 % c'est rien du tout. Et si voulez aller jusqu'à 25 %, ça fait 400 trains par jour ; c'est-à-dire ça fait un train de marchandises toutes les trois minutes. Dites-moi par où vous faites passer les trains de voyageurs ? Expliquez-moi. Et si vous arrivez à faire passer les trains de voyageurs, à quelle vitesse vous les faites passer ? A quelle vitesse parce que je rappelle que les trains de marchandises ne vont pas rouler à 300 km/h. Donc tout ça, il faudra me l'expliquer. Alors ma première réponse c'est on ne veut pas d'un TGV au rabais. Deuxième chose, on veut le TGV avant 2030 ou 2040. Si je vous le dis comme ça, ça peut paraître amusant mais un milliard 700 millions de plus que la solution de base. Qui va payer ? Aujourd'hui, je sais bien qu'il y a quelques schémas qui ont été faits sur la répartition de l'argent qui va venir de l'Europe dont on rêve un petit peu. Il faut quand même savoir que dans le TGV l'Europe a apporté 8 et demi pourcent du financement. Donc ne rêvez pas ! RFF et SNCF, TGV Est, ça fait à peu près 60 et quelques pourcents là. Et puis tout le reste ce sont les collectivités territoriales. Donc on va venir nous chercher, nous tirer par le paletot en nous disant : attendez, c'est à vous de payer. Payer pourquoi ? Pour voir passer des trains de marchandises chez nous ? Attendez, moi je veux bien. Mais en quoi l'économie de notre région est impactée par ça ? Sinon par le fait que les camions passent un peu moins ; c'est-à-dire qu'il n'y a plus 96 % du fret qui passent par camion, il n'y en aura plus que 92. Mais en quoi ça apporte de la richesse à notre territoire. Alors moi, justement ce que je vais vous dire c'est d'abord que la bonne raison de reporter à 2030 ou 2040, c'est de nous dire : attendez, on n'arrive pas à boucler le financement donc, comme on nous a fait le coup en 1995, on ne sait pas comment le payer donc on ne le fait pas. On le reporte à plus tard. Et ça, c'est le risque énorme que nous avons ; c'est-à-dire qu'on nous dise : vous avez choisi le scénario le plus cher. Il faut payer. Déjà le Département a dit qu'il ne payerait pas. Ça fait un de moins qui pourrait participer et ça compte quand même le Département. Qui va payer ? A moins que la Région dise : on va tout payer, d'accord mais je ne suis pas certain que ça soit possible non plus ; que ça soit dans ses possibilités. Donc on va nous dire : on n'arrive pas à boucler le financement parce

qu'après le 3 décembre, je rappelle, après le 3 décembre, c'est le tour de table. Et là, ça va être le moment de vérité. Vous avez choisi le scénario le plus cher. Mettez-vous autour de la table et dites qui paye quoi ? Et à ce moment-là si on n'arrive pas à boucler le financement ça va traîner, traîner. Et on se retrouvera avec encore 5 ans, 10 ans peut-être de retard. Et le TGV, on ne l'aura qu'en 2030 ou 2040 et moi je ne veux pas qu'on ait de regrets dans quelques années en disant : ah ! Si on avait su, on aurait réfléchi un petit peu plus et on aurait choisi peut-être quelque chose qui était plus réaliste parce qu'on peut toujours rêver. Mais être plus réaliste c'est aussi quelque chose d'important.

Ensuite, un mot sur les gares. Voici une solution que je propose également, excusez-moi, pour le fret. On va faire un tracé et pour Béziers, c'est le tracé sud qui est le meilleur sans aucun doute. Est-ce qu'il n'est pas possible d'imaginer au lieu de faire des acquisitions foncières pour simplement la ligne à grande vitesse, une voie dans un sens et une voie dans l'autre ? Est-ce qu'il ne peut pas être imaginé de faire comme on fait parfois sur les rocade ou sur les autoroutes ? C'est-à-dire de faire des acquisitions foncières plus larges pour se laisser la possibilité dans les années à venir, de faire des voies supplémentaires pour faire passer le fret. Alors là, il y aurait une véritable vision d'avenir qui ferait qu'on ne rejette pas du tout le fret parce que c'est quelque chose qui pourrait être intéressant, et qui ouvrirait la possibilité de faire une véritable politique du fret, le moment où ce sera utile, parce que autant vous dire qu'aujourd'hui il y a un train de ferroutage qui fait Perpignan Luxembourg par jour. Ce n'est pas ça qui surcharge particulièrement les lignes.

Nous on veut bien avoir quelques effets négatifs, notamment coupure dans le paysage en particulier, nuisances diverses sonores ou autres mais on veut avoir des retombées positives. Et on peut toujours entendre les arguments qui disent : il faut faire passer les TGV dans les gares classiques. Sauf que si on fait passer les TGV dans les gares classiques, ce qui sera possible pour un certain nombre de trains, il ne faut quand même pas oublier qu'on perd considérablement du temps. On perd du temps parce qu'il faut passer de la ligne à grande vitesse sur la ligne classique. Rouler pendant un certain temps sur la ligne classique pour pouvoir retrouver la ligne à grande vitesse plus loin. Ça fait 10 minutes, un quart d'heure de perdu. Bon, ça peut être supportable dans certaines conditions.

J'étais avec Jean-Claude Gayssot avant-hier soir, nous étions ensemble avec Guillaume Pépy et Madame Boisseur qui est la directrice adjointe chargée des gares. Les gares d'aujourd'hui, ça va devenir tout à fait différent de ce que ça a toujours été. Les gares ça va être des gares aéroports. C'est-à-dire avec des activités à l'intérieur, des commerces, mais surtout pour que l'intermodalité puisse fonctionner, il faut également des parkings. Il faut que l'on puisse venir de Narbonne, de Lodève, Saint Pons, poser sa voiture, prendre le TGV et se rendre là où on a besoin d'aller, que ce soit vers Barcelone ou que ça soit vers Paris ou d'autres destinations. Et donc, il faut autre chose même si on peut accepter que des TGV passent en gares classiques, il faut autre chose, il faut des gares nouvelles. Et nous nous prétendons, en nous basant sur la grille d'analyse qui ressort du document que vous avez rédigé pour la préparation du débat public, nous disons si on réunit toutes les conditions, accessibilités, problèmes d'urbanisme, possibilité de faire les parkings etc. je ne vais pas tout détailler, mais si on prend tous ces éléments-là, il y a un endroit qui saute aux yeux comme étant l'endroit où on peut mettre la gare c'est Béziers est. Béziers est, au bord de l'autoroute, au croisement de l'autoroute A9 et de l'autoroute A75, donc desservie, près de la Rocade, à proximité quand même et je voudrais terminer par là, à proximité de ce qui est aujourd'hui notre plus grande richesse, c'est-à-dire les stations touristiques parce que tout le monde sait très bien que quand on est à 3 heures de TGV, eh bien ça change totalement le paysage économique du secteur parce que tout simplement et on l'a vu bien que le TGV n'arrive pas jusqu'au bout, à la Rochelle par exemple, mais le TGV a fait une petite partie du chemin et puis il y a des trains rapides après. C'est 3 heures

pour aller à la Rochelle. Mais allez vous balader les week-ends et surtout les week-ends prolongés à la Rochelle, vous allez voir comment ça a totalement changé la saisonnalité du tourisme. Or, le Cap d'Agde, ce sont 200 000 touristes qui peuvent y résider. C'est la plus grande station touristique de France, la plus grosse capacité. Mais il n'y a pas que le Cap d'Agde, il y a toute la côte de Marseillan jusqu'à Leucate à desservir. Et si nous avons la gare à Béziers Est, évidemment nous desservons toute cette côte, nous desservons l'arrière-pays évidemment avec la possibilité comme on l'a vu pour le Luberon, la possibilité de descendre passer le week-end ou le week-end prolongé et donc de changer totalement l'économie touristique et la nature de l'économie touristique dans le secteur. C'est pour ça que nous avons besoin d'un vrai train à grande vitesse qui puisse permettre de faire Paris notre secteur en 3 heures parce que là, ça révolutionne totalement l'économie de notre secteur et ça crée véritablement de la richesse et pas simplement de voir passer des trains, c'est sympathique certainement surtout pour un certain nombre de ruminants, mais pour nous, ça ne serait pas créateur de richesse, tandis que si on travaille sur le tourisme qui est quand même, il faut le savoir dans le produit intérieur brut de notre région, la richesse numéro 1. Vous ne transportez pas aujourd'hui du charbon ou de l'acier dans la région, le fret, c'est du fret qui traverse notre région, qui vient du sud et qui part vers le nord. Donc, saisissons cette occasion pour nous battre pour avoir un vrai TGV, pas un TGV au rabais, un vrai TGV dès 2020 et un TGV qui nous permette de stimuler l'économie de notre secteur. Merci.

Claude BERNET

Merci beaucoup. Je vais donner la parole au micro 4 qui attend depuis un bon moment. Et puis ensuite, on demandera à Edouard Parant de faire une première série de réponses notamment aux questions techniques qui ont été posées avant Monsieur Couderc. Monsieur le micro 4.

Jean-Marc BIO

Je me présente, Jean-Marc Bio pour la CGT. Je vois que Monsieur le Maire de Béziers a pris son temps et moi, surtout pour les autres, je promets d'essayer en tant que cheminot de tenir le trait et l'horaire.

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

Quelques chiffres quand même méritent notre attention. Les prévisions de trafic. Horizon 2020, 2040, doublement du trafic voyageur, 30 % de plus sur le TER, entre 20 et 40 % en termes de marchandise. Effectivement, notre région est en voie de saturation autant sur le volet routier que ferroviaire ; 92 %, un peu plus même, des flux terrestres passent par la route aujourd'hui. Et entre trois millions et quatre millions de poids lourds transitent aujourd'hui dans notre région surtout sur l'A9. Une A9 d'ailleurs, parlons-en, qui fait l'objet d'un débat animé dans le monde politique sur son doublement ou non. Une ligne ferroviaire, mais ça été dit dans la présentation aussi, saturée sans itinéraire de détournement et qui bloque au moindre incident. Ceci pour dire que la mixité de la ligne Montpellier Perpignan, voyageurs à 220 et fret à 120 km/h s'impose d'elle-même. Autant en termes de report modal, on l'a vu avec le nombre de

trains à 80 à minima, et aussi pour une meilleure souplesse d'exploitation notamment entre les deux lignes, classique et nouvelle, et ce aussi sur le chapitre de la mixité d'autant plus que le contournement Nîmes Montpellier et la ligne Perpignan Figueras Barcelone sont ou seront déjà mixtes. Effectivement cela nous permettra dans la plus grande synergie, la plus grande complémentarité, de faire rouler au gré des besoins et des populations, du TER, même grande vitesse, du fret conventionnel, du fret grande vitesse, et ce sur les deux lignes.

Sur le volet gare nouvelle qui oppose actuellement le monde politique, on l'a vu au travers des médias, il convient à notre avis de ne pas se précipiter sur cette question. Afin de ne pas faire tout et n'importe quoi, on risque de voir comme c'est déjà un peu le cas, s'entredéchirer élus et citoyens de chaque territoire pour gagner un combat qui serait du type perdant-perdant pour l'ensemble des citoyens. Sans vouloir être donneur de leçon effectivement là aussi je le dis, il nous semble effectivement dans ce dossier, important de réfléchir à bien cerner tous les enjeux qui vont nous engager dans l'avenir et ainsi éviter le phénomène que j'ai décrit, une gare betterave, ou après, une autre décision de gare nouvelle, ce qui en conduirait à en faire 2 à 25 km de distance, ce qui serait un non sens évident. Il nous semble donc, dans un premier temps, que la solution de connecter à la ligne nouvelle les gares de Béziers Narbonne actuelles situées en centre-ville, et connectées à la ligne Béziers Neussargues, chère à notre cher Maire, et Narbonne Carcassonne, est la plus réaliste et la plus sage. Et ce d'autant plus que selon les études de RFF qui sont dans le dossier que vous avez tous, les quais de ces 2 gares, bénéficient d'une configuration suffisante pour l'accueil de tous les trains. Ce qui n'empêchera pas dans un prochain avenir notamment dans la perspective de la réalisation d'une ligne à grande vitesse Bordeaux Narbonne, de localiser dans un second temps une gare nouvelle qui relierait les 2 lignes nouvelles Montpellier Perpignan et Bordeaux Toulouse aux 2 lignes classiques Bordeaux Toulouse et Cerbères Nîmes en créant ainsi un véritable pôle intermodal. Et ce d'autant plus qu'on ne connaît pas encore le développement économique des bassins actuels à l'horizon 20 à 50 ans. Donc, cela impliquera aussi dans nos débats une maîtrise des ressources foncières, qui sont à définir autant sur la taille que sur leur localisation, pour effectivement créer par la suite une gare nouvelle. Merci.

Claude BERNET

Merci beaucoup. Monsieur Parant, je pense que toute cette série de questions appelle quelques réponses.

Edouard PARANT

Effectivement, on va re-balayer en fait l'ensemble des interventions très rapidement. Je vais répondre à une majorité des questions mais, pour vous montrer à minima qu'on a pas travaillé seulement à trois, et qu'il y a eu un certains nombres d'études sérieuses qui ont été menées, je ferai appel aux experts du siège de RFF à Paris pour compléter mes réponses sur des points vraiment techniques qui ont pu être abordés au cours des différentes interventions.

Concernant celle de Monsieur Artis sur le coût des gares, il n'y a pas de problème effectivement, les coûts qui vous seront présentés sont des coûts complets, infrastructures, raccordements, gares nouvelles. Donc, quand vous avez cinq gares nouvelles, le scénario intègre le coût des 5 gares nouvelles, quand il n'y en a qu'une, il n'intègre qu'une gare nouvelle comme vous pouvez le trouver dans les fiches scénarios du dossier support. A chaque fois il y a une espèce de tampon, 6 milliards, 4 milliards, 4 milliards 5, dont le coût pour l'ensemble des gares.

Concernant le nombre total de trains, là encore vous avez dans le dossier support pour chacun des scénarios, le nombre de trains total circulant sur chacune des lignes, répartis suivant le type de service qu'il y a, c'est celui du TGV, du TER, du fret, et évidemment qui varie suivant les sections puisque plus on se rapproche de Nîmes

Montpellier plus on a une croissance de l'offre TER et de l'offre TGV. Donc, on est de plus en plus chargé. Voilà pour revenir sur ces 2 premiers points.

Concernant le fret ferroviaire, effectivement les points qui ont été soulignés par la personne qui, je crois est un cheminot d'ailleurs, qui a pris la parole, la compétitivité du fret c'est des trains à 75 km/h de moyenne. C'est donc ce qu'on s'est attaché à tracer comme sillons dans nos études pour voir si on arrivait à tracer des sillons rapides, qui fassent en sorte justement que ces trains de fret soient compétitifs n'aient pas des plages d'une demi-heure d'arrêt tous les 30 km. On va vous montrer concrètement ce qu'on a construit comme sillon horaire. C'est-à-dire les créneaux horaires, comment on a tracé les trains physiquement et comment ça se fait tous les jours pour faire circuler les trains que vous empruntez. 75 km/h de moyenne, donc c'est bien ça notre objectif.

Concernant la charge brute, il faut savoir qu'aujourd'hui les trains qui circulent dans la région, sont plutôt non pas à 1 300 ou 2 000 tonnes. Ils sont plutôt à 350, 400 tonnes de charge utile, donc de marchandises que l'on met dessus.

Ensuite dernier point que vous avez souligné, vous avez raison, c'est l'interopérabilité. Ce projet doit participer effectivement à la connexion des réseaux européens, y compris pour le transport de marchandises. Je rappelle que l'Europe, c'est la libre circulation des biens et des personnes. Donc il y a une partie pour les marchandises. On pense qu'avec ce scénario de ligne nouvelle, on aura donc une interopérabilité des réseaux ferrés.

Je passerai la parole tout à l'heure pour répondre au fret sur Béziers Neussargues à Hilaire Hautem, qui est le chef de service à la Direction régionale de Languedoc-Roussillon, qui vous expliquera les contraintes sur cette ligne vis-à-vis du fret. Je passerai également la parole à Frédéric de Laborde qui vous présentera, puisque c'est revenu plusieurs fois dans les précédentes réunions, en Allemagne, qu'ont-ils fait ? Pourquoi ? Quelle est leur politique actuelle ?

Sur tout ce qui concerne les contraintes de tracé et de la mixité, RFF ne s'en est jamais caché et les a exposé et vous les retrouvez, je crois que c'est page 63 dans le dossier support. Une ligne mixte à grande vitesse, on va plus droit qu'une ligne TGV pour des raisons techniques, si vous voulez on pourra en reparler. Mais c'est bien explicité.

Sur Narbonne Toulouse, des pré-études fonctionnelles vont être engagées. Et ça m'amène à poser la question, pourquoi aujourd'hui débattons-nous de la ligne nouvelle, mixte ou pas mixte ? Eh bien parce que justement sur Toulouse Narbonne, la densité de trafic attendue tant en TER que de TGV, que de fret, est beaucoup moins importante que ce qu'il passe sur la frange littorale. Et comme vous l'avez souligné Monsieur Couderc, on est confronté à une réduction, on va dire plutôt une rareté des fonds publics. Donc, dans un souci d'optimiser les capacités d'infrastructures ferroviaires, on se pose la question : est-il opportun ou non ? Sachant qu'on doute de la capacité de faire deux nouvelles lignes, intéressons-nous d'abord à en réaliser une. Et y a-t-il des scénarios qui nous permettent ou pas d'enrichir quelque peu le projet et pour qu'il satisfasse au maximum les besoins de la collectivité qui ne se résume pas, on l'a bien vu dans la région, au seul trafic à grande vitesse, puisqu'il y a de très fortes ambitions sur le TER. Mais juste revenir sur un point, il y a des plates-formes logistiques dans la région qui génèrent du fret, ne les oublions pas.

Alors, on va regarder, parce qu'il y a beaucoup de « ferrovipathes » et de gens compétents, comment on organise les sillons ? Concrètement, comment ça marche et est-ce que c'est possible de faire 300 km/h du TGV, et 120 ou 100 du train de fret, et qu'est-ce que ça change ?

Vous est présentée sur cette diapositive, une grille sur laquelle sur l'axe horizontal vous avez le temps. Et là, on se place entre 17 et 19h00 ; c'est-à-dire à l'heure de pointe, ce que je vous ai expliqué toute à l'heure. Là où il y a le plus de demande à la fois pour le TGV et à la fois pour le TER. Et puis dans la direction verticale, vous avez les distances. Donc aujourd'hui, on est à Béziers, donc on va s'intéresser à ce qui se passe entre Montpellier Saint-Roch et Narbonne.

Alors comment RFF, et aidé jusqu'à présent par la SNCF, construit-il les horaires ? On va essayer de faire le plus pédagogique possible. Vous voyez que globalement sur la feuille, on trace un trait qui a une pente plus ou moins importante en fonction de la vitesse à laquelle circule le train, là il s'agit d'un TGV. Quand la pente est totalement horizontale, on voit qu'il est parti à 17h50 de Montpellier à Saint-Roch. Il arrive à Sète, il marque un arrêt à 18h10, donc on a un trait horizontal. Il dessert Agde, nouvel arrêt à 18h27. Et son terminus, c'est un train qui existe aujourd'hui, c'est Béziers à 18h40. Et donc vous voyez l'horloge qui défile et qui va donc s'arrêter à 19h00. Tous les trains tracent comme ça leur chemin, dans une grille espace-temps.

Alors qu'est-ce qui se passe maintenant quand on a une ligne dédiée au TGV ? On va déjà regarder ce qui se passe sur la ligne classique. On a dit que sur la ligne nouvelle, il n'y avait que des TGV. Donc qu'est-ce qui reste sur la ligne classique ? Naturellement il reste toute la desserte littorale, donc un certain nombre de TGV qui continuent de desservir les gares centres par la ligne classique. Alors en l'occurrence là vous voyez, on a un train qui arrive de Montpellier et puis qui va jusqu'à Narbonne. Et puis qui continue au-delà vers Perpignan mais ça on ne le représente pas. Et puis il y a le fameux TGV dont on a parlé tout à l'heure, qui est quelques 35 ou 40 minutes après, et qui lui est terminus Béziers. Et puis vous voyez donc qu'on a globalement deux TGV sur la ligne classique, en heures de pointe mais on n'a pas que ça comme train, évidemment on a tous les TER.

Alors les TER, quels sont-ils ? Les TER, c'est l'ambition régionale, combien va-t-on mettre de TER à l'heure de pointe, pour les gens qui rentrent du travail ? Vous avez quatre TER par heure de pointe. Vous avez ce qu'on appelle des intercitys, ce sont ceux qui s'arrêtent dans les gares principales : Sète, Agde, Béziers, Narbonne. Et puis un petit peu derrière, vous en avez un deuxième qui part et qui lui, fait la desserte de toutes les gares. C'est ce qu'on appelle un TER périurbain. Voilà le deuxième type de train qu'on trouve sur la ligne classique. Et puis évidemment, vous trouvez toutes les circulations fret qui passent. En l'occurrence là, ce sont les trains verts. Et vous voyez que ces sillons sont tracés globalement de manière continue ; c'est-à-dire que le train de fret il a un parcours, comme l'a souligné tout à l'heure l'intervenant, sans arrêt pour que ce soit compétitif. Donc vous voyez qu'il ne s'arrête pas, puisqu'il n'y a pas de raison qu'il s'arrête. Si on ne peut pas l'arrêter, autant qu'il file et qu'il rejoigne le plus vite possible la vallée du Rhône. Après on reviendra sur Toulouse Limoges.

Alors au final ça donne quoi, en heure de pointe en Languedoc-Roussillon, en 2020 si on construit une ligne TGV ? Avant de vous parler du TGV, voilà en 2020 ce qu'il y aura sur la ligne classique comme trains. Vous voyez il n'y en a aucun qui croise les autres. C'est-à-dire qu'on arrive tous à les mettre. C'est parfait, sauf que, à l'heure de pointe, on peut vous le dire, on ne rajoutera pas un seul train. Il ne sera pas possible à l'heure de pointe de rajouter un seul train. Donc en 2020, il faut savoir que si on répond à toutes les attentes en construisant une ligne nouvelle dédiée aux voyageurs, vous aurez tous ces trains-là qui cohabiteront sur la ligne classique. C'est plus que ce qui circule aujourd'hui. Retenez ça.

Maintenant regardons à la même heure, quels sont les trains TGV, plus nombreux qu'aujourd'hui qui circulent sur la ligne nouvelle ? Évidemment, vous ne retrouvez que des trains rapides qui desservent par exemple la gare nouvelle de Montpellier, la gare nouvelle de Béziers, la gare nouvelle de Narbonne. Grosso modo, vous voyez que ces TGV effectivement, ils ont tous le même type de trajet, le même temps de parcours. Et on en a environ 5, 5 et demi, 6 par heure de pointe.

Voilà globalement la situation en 2020 dans le scénario bleu avec des TGV. Alors que se passe-t-il maintenant, est-ce qu'on arrive par rapport à cette grille-là, à dessiner des trains de fret sur la ligne nouvelle ? Puisque là on est sur la ligne nouvelle. Alors regardons ce qui se passe sur la ligne nouvelle mixte à 220 km/h. On se place à la même heure de pointe, c'est-à-dire là où il y a le plus de trains. On regarde quels sont les TGV qu'il y a sur cette ligne nouvelle. Comme on roule un petit peu moins vite, il y a

un petit peu moins de TGV. Ça Ce sont les études de trafic menées par la SNCF qui ont défini la desserte. Donc voilà ce que ça donne. Dans ce scénario-là, on a une desserte par les gares centres. Ce qui explique pourquoi le train qui utilise la ligne nouvelle, quand il veut desservir Béziers, il rentre par Béziers Centre. Du coup il disparaît de la ligne nouvelle et puis il ressortira au niveau de Narbonne en reprenant la ligne nouvelle. Mais là c'est la section qui est en dessous qui n'est pas représentée. A cela donc, on va essayer de faire passer des trains de fret. Alors les trains de fret qu'on veut faire passer en heure de pointe, ce sont les sillons verts. Alors vous voyez qu'il y en a trois qui disparaissent, eux aussi. Alors eux ils disparaissent parce qu'arrivés au niveau de Montpellier, ils partent sur la ligne classique. Ce sont les sillons verts qu'on a vus tout à l'heure. Donc eux, ils utilisent le contournement de Nîmes Montpellier et puis, ils partent sur la ligne classique. Et puis il y en a un certain nombre qui continue sur la ligne nouvelle puisqu'elle est mixte. Donc en l'occurrence, il y en a trois par heure. Et donc, quand on les superpose, on arrive à faire circuler sur la section Montpellier Narbonne ces trains de fret à l'heure de pointe. C'est-à-dire que globalement, on sait mettre des trains de fret à toute heure de la journée et en quantité malgré tout. J'espère que ce n'est pas trop compliqué et que vous arrivez à me suivre.

On va regarder maintenant ce qui se passe dans le scénario où on roule à 300 si on veut mettre là encore des trains de fret. Alors évidemment, si on ne fait rien, on va voir ce qui se passe. Les TGV, ils risquent de rattraper ou ils vont rattraper les trains de fret. Donc, on a toujours notre offre de trains TGV directs et puis on veut ajouter deux trains par heure. Alors comme on va plus vite, on ne peut pas en ajouter autant. Ça il n'y a pas d'ambiguïté là-dessus. Donc là on veut en ajouter deux par heure. On additionne les deux, qu'est-ce qu'on constate ? On constate que manifestement le TGV, il va cogner les deux trains de fret. Evidemment ce n'est pas acceptable. C'est pourquoi, dans ce scénario-là, pour permettre de faire passer ces trains, on est obligé d'ajouter des voies d'évitement. Alors les voies d'évitement, il y en a deux types. Soit je les fais de la longueur du train : le train se gare, il s'arrête, laisse passer le TGV et il repart. Soit je les fais beaucoup plus longues de manière à ce que le train de fret rentre sur sa voie d'évitement. C'est lui qui quitte la ligne. Il va se mettre sur la voie d'évitement. Il continue de rouler et quand le TGV va le doubler, il ressort à une vitesse qui lui permet de s'insérer entre les autres trains de manière plus performante. Ça marche beaucoup mieux en exploitation, en termes de faciliter à insérer des trains de fret dans des trains de TGV. Evidemment ça coûte un milliard sept de plus. Je pense qu'on a balayé à peu près la question de la mixité. Des études relativement complètes ont été menées pendant un an et demi pour justement voir quels étaient les impacts et si ça marchait ou pas. Je vais maintenant revenir sur ce qui se passe chez les Allemands.

Concernant le financement, puisque ça a été rappelé. A un moment donné, il faudra pouvoir se réunir autour de la table pour que l'ensemble des partenaires sachant qu'on a rencontré des gens qui le voulaient le projet. Je ne crois pas qu'on ait vu personne, jusqu'à ce soir, qui nous ait dit « Non, Montpellier Perpignan, ça ne m'intéresse pas ». En réunion publique en tout cas.

Claude BERNET

Il y en a sur le site.

Edouard PARANT

Voilà. Mais ils ne sont pas venus en réunion. Donc, globalement, il faudra faire un tour de table et pour que ça marche, il faut que globalement les gens s'accordent sur un projet commun. C'est la seule solution pour faire émerger un projet qui, tout le monde l'a souligné, « est cher, voire très cher ». Maintenant suivant que l'on a un projet purement dédié aux voyageurs ou avec une partie de mixité ou cent pour cent fret, vous remarquerez que c'est un scénario que nous n'avons pas présenté mais qui a pourtant, notamment de l'autre côté de la frontière, et je sais qu'il y a quelques représentants ce

soir, qui a les faveurs des Espagnols. Pourquoi on ne fait pas une ligne cent pour cent fret ? Les participations des collectivités ne seraient pas les mêmes. Cela a été présenté à Perpignan. Et donc, là on va vous le montrer. Globalement qui est autour de la table lorsqu'il s'agit de sortir le chéquier ? RFF évidemment. Avec des règles internes, qui ont été expliquées, qui font que sa participation est bornée par un texte de loi, pour faire simple. La Communauté européenne avec une enveloppe qui restera limitée, qui ne pourra pas dépasser 20 %. Il faut savoir que notre projet est éligible parce que d'un premier point, il a une vocation internationale. Il est considéré comme une section d'entrée à la section internationale traversant les Pyrénées. Donc, c'est un premier point qui le rend éligible. Deuxième point, on est en Languedoc-Roussillon sur un corridor qui a été identifié comme prioritaire, notamment parce qu'on a un couloir d'étranglement. Ça a été rappelé dans les interventions. Donc cette notion de couloir d'étranglement est le deuxième facteur qui fait que nous serons éligibles à des fonds européens. Simplement, je vous rappelle que l'Europe, généralement, il ne faut pas l'appeler de ses vœux depuis le Languedoc-Roussillon, généralement il faut aller frapper à la porte à Bruxelles. C'est ce qui marche le mieux. Et puis, vous avez l'ensemble de la contribution publique dans laquelle on retrouve l'Etat et les collectivités. Et donc, la part du gâteau majoritaire, comment se répartit-elle ? Si on fait un projet 100 % voyageurs, donc un projet deux LGV, les règles sont moitié Etat, moitié collectivités. Si on fait un projet mixte, Claude Libermann nous a expliqué la semaine dernière, qu'il y aurait 65 % Etat, 35 % collectivités. Et si on avait proposé un scénario 100 % fret, il y aurait une part 80 % Etat, 20 % collectivités. Donc voilà un petit peu pour vous donner des éclairages sur la manière dont se fera le tour de table.

Alors, peut-être va-t-on vous présenter maintenant ce qui s'est fait et ce qui se fait notamment en Allemagne en matière de mixité. C'est Frédéric de Laborde qui va intervenir. Expert au siège de RFF, il va vous expliquer ce qui se passe en Allemagne et comment ils ont travaillé et où ils en sont de leur réflexion sur la mixité.

Frédéric de LABORDE

Merci Edouard. Bonsoir. Désolé de vous imposer un cours de géographie allemande à 9 heures du soir. C'est peut-être un peu dur mais ça va permettre d'expliquer à travers deux exemples le contexte, les analyses, les réflexions qui ont conduit à des choix et des orientations sur des infrastructures complètement différentes. Donc, je vais prendre deux exemples. Le premier c'est la ligne Hanovre Wurtzbourg qui fut la première ligne à grande vitesse mise en service en Allemagne donc en 91, 10 ans après le TGV Paris Lyon. A la base, il y avait des réflexions dans les années 1960, une volonté politique de financer une ligne nouvelle présentant un gain pour le fret ferroviaire. On est dans le contexte de l'Allemagne de l'Ouest dans les années 60 et cette ligne, cet axe correspond à l'axe le plus à l'Est du pays sachant qu'après, il y avait l'Allemagne de l'Est. On s'attendait à l'époque à une croissance forte des flux fret sur l'axe Nord Sud avec les flux ferroviaires issus des ports de Hambourg et Brême. Actuellement le trafic des deux ports confondus, Hambourg et Brême, quand on les additionne, c'est 200 millions de tonnes. C'est-à-dire deux fois le trafic du port de Marseille. Ils ont conçu dans un premier temps une ligne mixte, fret et voyageurs donc, avec des circulations voyageurs bridées à 200 km/h. Par contre, le succès du TGV au début des années 80 les a encouragés à revoir leur orientation et à augmenter la vitesse d'exploitation de cette ligne donc de 200 à 250. Par contre dans la conception de la ligne, ils n'avaient pas prévu d'évitements longs comme ce qui est prévu dans le scénario 3 de Montpellier Perpignan. Il n'y avait que des évitements courts. Et avec un différentiel de vitesse de 150 km/h entre les trains rapides et les trains lents, on ne pouvait pas avoir une ligne mixte complète ; c'est-à-dire tout au long de la journée du fret et du voyageurs. Donc, le

choix s'est porté sur une ligne mixte avec séparation temporelle des trafics, donc circulation voyageurs de jour et circulation fret de nuit.

Autre cas, complètement différent, c'est Cologne Francfort mis en service en 2002. Là on avait à la base déjà deux lignes classiques entre les deux villes de part et d'autre du Rhin, donc, sur la rive gauche et la rive droite. Configuration analogue à ce qu'on a entre Lyon et Avignon avec deux lignes classiques. Ensuite pour gagner du temps, entre deux villes, on a deux solutions : augmenter la vitesse avec la ligne nouvelle mais aussi réduire le trajet. La ligne classique fait un coude entre Cologne et Francfort. Là il y a eu un choix de tracer au plus direct entre les deux villes. C'est ce que la SNCF a fait à l'époque entre Paris et Lyon, la ligne nouvelle qui permet un gain de 80 km par rapport à la ligne classique mais qui traverse les massifs du Morvan. Donc configuration analogue, on traverse un relief vallonné, ce qui induit des rampes importantes. Donc priorité à la grande vitesse, du V300 pour les trains voyageurs. Sachant que l'Allemagne disposait de deux lignes classiques pour le fret. Donc en fait, depuis les premiers règlements des années 60, la stratégie du gestionnaire d'infrastructure allemand a évolué, a mûrie, mais ils n'ont pas un dogme sur une solution précise. Ils prennent des décisions au cas par cas pour définir les orientations sur les lignes nouvelles qui dépendent évidemment d'une double analyse. D'une part les contraintes de capacité qu'ils ont sur le réseau et d'autre part, l'évolution des trafics à la fois fret et voyageur mais sans préjuger de la priorité qu'ils donnent à l'un ou l'autre des trafics.

Quelle solution proposent-ils ? On a tout un panel de solutions. Soit ils modernisent les lignes actuelles avec des relèvements de vitesse à 200 ou à 230 comme ce qui a été fait en France entre Tours et Bordeaux. Soit ils créent des lignes voyageurs dédiées aux voyageurs, avec des vitesses V250 V280 V300 au cas par cas. Soit ils proposent des lignes mixtes. On l'a vu comme Hanovre Wurtzbourg. Mais par contre à l'heure actuelle, ils n'ont pas renoncé à la mixité. Un des projets en cours de ligne mixte, c'est Nuremberg Leipzig. Donc il n'y a pas de dogme, il n'y a pas de solution prédéfinie pour les lignes nouvelles en Allemagne. C'est vraiment une approche pragmatique au cas par cas.

Donc là, j'ai synthétisé sur une carte, on ne voit pas très bien malheureusement mais on voit un peu tout le panel de solutions. Donc ligne rouge ce sont les lignes nouvelles, le vert ce sont les projets de modernisation de lignes classiques avec relèvement de vitesse à 200 km/h. Et le bleu, on l'a au Nord entre Hambourg et Berlin, c'est donc le relèvement de vitesse mais à la vitesse de 230 km/h. Sur les lignes nouvelles, donc on voit qu'on a des lignes mixtes à 250 km/h. Sur la rive droite du Rhin près de Strasbourg, entre Reichstadt et Offenbourg. Sur Engelstadt Nuremberg, une ligne voyageurs à 300 km/h. Donc, on a à la fois du mixte avec séparation temporelle ou non, ou du voyageurs à différentes vitesses.

Donc tout ça pour dire qu'ils ont toute une myriade de solutions qui est finalement adaptée au cas par cas en fonction des contraintes qu'ils ont analysées précédemment. Voilà, je vous remercie.

Claude BERNET

Le représentant de RFF nous a emmené un peu au large. Et ça me conduit à introduire l'intervention de Monsieur Barron parce que, étant le Directeur de la grande vitesse à l'Union internationale des chemins de fer, il a une vision évidemment sur l'ensemble des continents. Comme vous le savez de la grande vitesse, il n'y en a pas qu'en Europe.

Ignacio BARRON

Merci Monsieur le Président. Mesdames, Messieurs, bonsoir. Je vais essayer de synthétiser en à peine 15 minutes la vision, ma vision de la grande vitesse et du trafic mixte un peu dans le monde. Avant tout, je veux remercier l'opportunité que Monsieur

Bernet nous a donnée, à l'Union internationale des chemins de fer et à moi-même d'être présents à cet acte démocratique de réflexion comme il l'a présenté.

Je vous propose 4 points. D'abord je vais vous parler deux secondes de l'Union internationale des chemins de fer que je représente. Deux mots aussi sur la vision du chemin de fer tel que je le conçois, la grande vitesse et le trafic mixte.

On va passer rapidement alors sur l'Union internationale des chemins de fer qui est une vénérable institution créée en 1922 qui regroupe 200 membres. Donc c'est un club dont les membres sont des compagnies de Chemins de Fer, comme la SNCF ou la RENFE en Espagne ou la DB. Les objectifs sont de promouvoir la coopération entre tous les acteurs, toutes les compagnies de chemin de fer du monde et aussi de promouvoir le développement du chemin de fer.

Nos membres sont distribués un peu partout dans le monde, avec différentes catégories. Et à l'intérieur il y a une petite cellule qui s'appelle la Direction grande vitesse, le Département grande vitesse que je dirige depuis quelques années. Nous faisons toute une série d'activités : des études, des benchmarkings, des rencontres. Et parmi toutes ces activités, nous avons l'organisation du Congrès Mondial de la Grande Vitesse, une fois tous les 2, 3 ans. Et aussi tous les ans nous organisons un cours de formation au système grande vitesse dans lequel nous faisons une révision de tous les éléments qui comportent un tel système pendant une semaine. Voici notre siège, juste en face de la Tour Eiffel, à Paris. Et là, tous les gens qui ont quelque chose à voir avec les chemins de fer sont les bienvenus.

Deux mots sur le chemin de fer. Le chemin de fer a deux principes de base. Le premier c'est qu'il est un système de transport autoguidé. Tout le monde connaît ce que je vais vous dire, mais je crois que ça vaut la peine de le rappeler. Le principe de base, c'est un système autoguidé, donc on n'a pas besoin d'un volant ou d'un ordinateur pour diriger le train, et qui a une faible déformation et une friction réduite aussi entre la roue et le rail. Cela comporte deux choses. La première chose c'est surprenant. C'est la même chose que pour les avions. Pourquoi les avions décollent et pourquoi les bateaux ne coulent pas ? Le train avec juste un petit rebord de la roue est capable d'être guidé en sécurité, même à des grandes vitesses et dans des circonstances adverses. Le roulement se traduit dans le trinôme 315-3, ce sont les kilogrammes de force qu'il faut appliquer à une masse d'une tonne pour la mettre en mouvement. Dans le premier cas, sur un traîneau une tonne de masse à besoin de 300 kg pour la mettre en marche, 15 kg dans le cas d'une voiture avec des pneus sur l'asphalte et à peine 3 kg ; c'est-à-dire avec un doigt, on peut mettre en marche une tonne de masse et placer sur une baronnette, sur une baron de chemin de fer. Voici la raison d'être du chemin de fer. J'avais préparé un petit dessin mais enfin je ne le vois pas, on va les passer rapidement. Ces deux principes de base du chemin de fer comportent des avantages et des inconvénients, un peu comme partout dans la vie. Mais moi, je soulignerais la capacité du transport qui est la caractéristique principale du chemin de fer, l'utilisation adéquate et faible d'énergie, donc, un respect pour l'environnement et une facilité d'automatisation et une sécurité en soi-même qui est aussi sur la base des chemins de fer. Les inconvénients, enfin, il y a des limitations des tracés comme tout le monde connaît, des limitations de traction et de freinage et aussi peu d'alternative en cas d'incidents.

Donc, on va retenir les trois principes les plus importants : la capacité, le respect pour l'environnement, et la sécurité. Ce sont les trois éléments, les trois principes de la raison d'être du chemin de fer. Cela se traduit par un domaine de compétence particulier pour les grands transports de passagers, donc les trains banlieue pour les grandes masses des transports de fret et surtout dans des grandes distances et pour les grandes vitesses. Donc, ce sont les trois domaines de pertinence et de compétence principaux dans lequel le chemin de fer est toujours vainqueur.

On va aller donc, dans la grande vitesse. La grande vitesse commence normalement à 250 km/h, et cela c'est parce qu'il y a un seuil aux alentours de 200 km/h qui représente

les limites des possibilités techniques d'exploitation avec les lignes classiques, avec les trains classiques et avec la signalisation classique. Si on veut circuler au-delà de cette vitesse 200 à 220 km/h, il faut absolument construire des lignes nouvelles. Il faut absolument construire des trains intégrés comme une rame avec des caractéristiques techniques très particulières. Il faut une signalisation dans la cabine et on ne peut pas attendre que le mécanicien respecte un signal à une vitesse de 300 km/h. Et donc, le 200 km/h représente la barrière du son pour le train et cela représente qu'on plonge dans un système. La grande vitesse avant tout, c'est un système. Ce n'est pas seulement la ligne normalement et aujourd'hui, on parle de ligne à grande vitesse mais la ligne, ce n'est que le système, l'élément peut-être le plus coûteux, le plus important à définir, le plus difficile à définir mais ce n'est qu'un élément d'un système qui est composé par l'infrastructure, les gares et le matériel roulant, la stratégie de la maintenance et le système de signalisation, le marketing, le financement. Il y a tout, c'est une grande salade. Et il faut même si les facteurs sont différents, il faut tenir compte de tous ces éléments en même temps quand on conçoit un système à grande vitesse. Par exemple, ce n'est pas la peine, pour un passager, d'aller comme c'était le cas au début de l'exploitation du Thalys de Paris à Bruxelles en 1h 25mn si ce même passager se plaignait d'avoir attendu 1h pour avoir son billet au guichet, ou bien, si on circule à 300 km/h et on arrive en 1h 25mn de Bruxelles à Paris, et que l'on attende 45mn pour un taxi. Donc, il faut être cohérent et il faut que tout soit en cohérence et concordant avec tous les systèmes et tous les éléments du système. C'est le premier principe de base de la grande vitesse, donc c'est un système. Le deuxième principe de base, c'est que la grande vitesse n'est pas du tout unique. Donc, la grande vitesse est absolument égale et absolument différente au Japon, en France, en Espagne, en Allemagne, en Corée, à Taiwan et en Chine. Et si jamais on fait la grande vitesse au Brésil, ça sera exactement égale et différent de la grande vitesse en France. Cela, c'est justement parce qu'il y a énormément d'éléments et les différentes possibilités de concevoir et d'implanter ce système, nous conduisent à des systèmes complètement égaux mais différents. Par exemple, du point de vue commercial, la grande vitesse en Espagne, c'est un produit haut de gamme. Si vous prenez place dans un train ABE, normalement en première classe, vous aurez droit à un repas, vous avez la vidéo, vous avez des hôtesses, des journaux, etc. En France, ce n'est pas le cas, c'est une autre stratégie commerciale. En Allemagne, ce n'est même pas nécessaire d'avoir une réservation et au Japon, peut-être vous vous trouverez avec une espèce de train banlieue à 270 km/h. Donc, du point de vue commercial, du point de vue de l'exploitation, de l'admission de différents trains sur une ligne à grande vitesse, on peut concevoir des systèmes égaux mais différents. Et cela a une capacité et un coût complètement différents selon les cas.

Quels sont les avantages qu'on peut offrir aux passagers de la grande vitesse ? D'abord une vitesse commerciale élevée, un temps total de voyage porte-à-porte et une fréquence. La fréquence est une prérogative aussi de la grande vitesse et du chemin de fer. C'est en liaison avec la capacité dont on a parlé. Bien sûr c'est fiabilité, accessibilité, confort, sécurité et liberté. Liberté, ça veut dire qu'à aucun moment vous allez entendre des consignes de sécurité, les portes qui sont placées je ne sais pas où, les masques qui tombent ou la consigne que nous présentons, etc.

Mais aussi, il y a des avantages. Ce sont quelques exemples de réduction de temps de voyage. Normalement, on dit que la réduction de temps, c'est plus ou moins la moitié par rapport au train classique ou à la route. Il y a différents exemples en différents états, on ne peut pas rentrer dans les détails, mais aussi la grande vitesse offre des avantages pour la collectivité dont on vient de parler. Le premier, on revient toujours sur la capacité. La capacité, on peut arriver jusqu'à 360 000 passagers par jour, ce qui est le cas de la ligne Tokyo Osaka et qui augmente la mobilité, le développement territorial, économique, enfin il réduit la congestion etc. Par rapport à l'environnement, il y a deux volets. Surtout l'occupation des terrains, c'est un tiers par rapport à une autoroute de la

même capacité, ce sont des données qui viennent de l'Allemagne mais à peu près similaire en France ; 3,2 ha/km pour une ligne à grande vitesse, 9,3 pour une autoroute. Avec des tracés parallèles aux autoroutes, on peut réduire l'impact sur l'environnement. Voyez un peu l'évolution des lignes les plus anciennes et les plus modernes qui collent jusqu'à 72 % avec les autoroutes existantes. Il y a un exemple ici qui est la ligne TGV du Nord entre Paris et Lille, vous voyez le tracé parallèle et vous voyez aussi qu'à peu près pour la même capacité, deux voies pour le train et deux fois trois voies pour l'autoroute, et l'espace occupé est à peu près d'un tiers pour le train.

Aussi du point de vue de l'efficacité énergétique, ça c'est un schéma qui vient de la SNCF, ce sont les nombres de passagers/kilomètre que vous pouvez transporter par une unité de pétrole, le kilo équivalent de pétrole, donc vous pouvez transporter 20 passagers kilomètres par avion et pour la même quantité 170 par le train à grande vitesse.

Si on tient compte des émissions de CO₂, sur une distance comme Madrid Barcelone de l'ordre de 500 km, si je voyage par avion, je suis responsable de l'émission dans l'atmosphère de 80 kg de CO₂ ; c'est-à-dire mon propre poids, bon, je suis un peu plus lourd mais bon à peu près le poids de la personne. Tandis que si je voyage par le train à grande vitesse, je suis responsable de l'émission d'autant de kilogrammes de CO₂ que ma valise, c'est-à-dire 13 kilos. Bon si ce sont les valises de ma femme elles sont plus lourdes, et de mes filles, encore plus lourdes. Normalement, il devrait apparaître une valisette, voilà. Donc, c'est un schéma assez graphique qui montre les émissions de CO₂.

Et aussi les coûts externes. Les coûts externes, ce sont les coûts que doit payer la société quand je fais un voyage. Donc, quand j'achète un billet de train ou d'avion ou quand j'achète un litre d'essence, je paie toute une série de dépenses mais je ne paie pas le bruit, le changement climatique, etc... et c'est la société qui doit payer 20 euros pour 1 000 km si je voyage en train et à peu près 90 euros si je voyage en voiture. La sécurité, c'est notre atout important. Ça c'est l'évolution des morts, des passagers tués en accident de train par milliards de passagers kilomètres transportés. Donc, vous voyez que c'est un chiffre très réduit pour le train classique mais pour le train à grande vitesse jusqu'au moment d'aujourd'hui, on n'a jamais eu un accident au-delà de 200 km/h. Je ne suis pas superstitieux mais je croise les doigts au cas où, à chaque fois que je dis ça.

Quels sont les systèmes à grande vitesse qui existent dans le monde ? Donc, il y a l'Europe, la France, l'Allemagne, l'Italie, l'Espagne, la Belgique et le Royaume-Uni, l'Asie, le Japon, la Corée, la Chine, Taiwan et la Turquie depuis deux semaines à peine et les États-Unis. Bientôt le Pays-Bas et puis il y a toute une liste des pays qui vont commencer les travaux bientôt, la Pologne, le Portugal, etc. Voici la représentation. Voilà les chiffres de la grande vitesse aujourd'hui dans le monde.

Il y a 10 456 km en exploitation et presque 8 000 km en construction et presque 19 000 km en projet. Le parc mondial des trains à grande vitesse est à peu près de 1 500 trains aujourd'hui, capables de circuler au-delà de 250 km/h. Si vous voyez la représentation de l'évolution du réseau mondial, vous voyez qu'on a commencé en 64 au Japon, 500 km. Mais aujourd'hui on est à peu près 10 000, la ligne rouge. Mais vous voyez que dans 5 ans, on va doubler ces chiffres et dans 15 ou 20 ans, j'espère bien que la ligne Montpellier Perpignan sera accomplie et comprise là-dedans, on va multiplier par quatre ce réseau actuel.

Le record du monde. Là c'est l'évolution de la vitesse. Voilà, ici, c'est l'évolution de la vitesse maximale en opération commerciale et en record et depuis les années 50. Tout le monde se rappelle du fameux record de 330 km/h de Landes en France en 55. A ce moment-là, la vitesse maximale des trains passagers c'était 160 km/h. Aujourd'hui on est à 350 km/h en Chine, 320 en France et le record du monde, c'est 574 km/h. Donc ça veut dire qu'il y a une marge importante de sécurité et de confiance dans le système mais aussi en horizontal, on peut réfléchir sur le sujet qui est la vitesse maximale en

exploitation aujourd'hui. C'est à peu près la vitesse maximale record d'il y a 20 ans. Ça veut dire qu'il faut préparer, il faut être conscient qu'on est qu'un seul point dans l'Histoire et dans 20 ans, 30 ans on va demander à nos trains des performances bien supérieures, je ne sais pas si ce sera 500 km/h mais aujourd'hui, ce n'est pas imaginable d'exploiter à 400 km/h. Mais peut-être dans 20, 30, 40, 50 ans si et à ce moment-là, bien sûr, la ligne sera toujours en exploitation et vient au-delà.

La capacité, je vous rappelle qu'on a dit que la grande vitesse n'est pas unique. On peut la concevoir de plusieurs façons. Alors là ! Et ça c'est une carte de la densité de population en Europe. Nous avons construit cette carte il y a quelques années et cela nous montre déjà deux modèles différents pour la grande vitesse. Le modèle tunnel, disons, qui est le modèle français Paris Lyon, il y a une population importante à Paris, une autre à Lyon mais au milieu il n'y a rien. Ça veut dire que la ligne sera moins coûteuse en construction et il n'y a pas d'arrêt intermédiaire. Le cas de l'Allemagne, il y a beaucoup de grands potentiels de trafic mais par contre, il y a la question du nombre d'arrêts qu'il faut établir et bien sûr la construction sera beaucoup plus chère. C'est le modèle Corridor et dans ce cas-là c'est un principe complètement différent. Voici quelques explications sur les chemins de fer allemands qui sont différents des chemins de fer français.

La capacité surtout quand on suit une ligne nouvelle à grande vitesse, la capacité du système de transport augmente d'une façon importante ; d'abord par sa propre capacité puis pour la libération de la capacité sur le réseau classique mais aussi par la possibilité de spécialisation réseau classique réseau nouveau et qui apporte une grande capacité. Mon collègue de RFF vient de présenter, très bien présenter d'ailleurs, la philosophie des sillons. Bon voici quelques exemples, on va passer vite parce que ce sont différents types de trains et différents types de lignes, qui sont des lignes différentes à grande vitesse. On ne peut pas s'arrêter parce que ça va prendre beaucoup de temps. Différents types de trains en France, en Italie, en Espagne, en Allemagne, encore un train interopérable et encore en Asie, là c'est la Chine, le Japon, la Corée et le Japon encore.

J'attire votre attention sur l'écartement des voies. C'est le même au Japon qu'en France. Voici la capacité de transport : au Japon, c'est beaucoup plus important parce que le gabarit est beaucoup plus généreux. Et donc notre message, c'est construisons nos lignes avec un gabarit généreux si possible et si ça rentre dans les chiffres pour permettre au futur de faire des trains d'une capacité de transport plus importante.

Les possibilités d'exploitation d'une ligne. Ca c'est le cas de la France : Les trains à grande vitesse peuvent sortir sur les lignes conventionnelles mais pas à l'envers. En Espagne on peut se retrouver avec une situation opposée, certains trains classiques peuvent entrer dans la ligne grande vitesse mais pas tous parce qu'il y a un écartement de voies différent. Et finalement le cas italien ou allemand dans lequel tous les trains peuvent rouler sur n'importe quelle ligne. La ligne à grande vitesse, c'est une machine à produire des sillons. Les sillons c'est, comme vient de l'expliquer le collègue de RFF, la représentation de la distance et du temps. Ça c'est un exemple clair qui existe sur la ligne Atlantique de Tours à Paris. Donc si tous les trains circulent avec leurs sillons, ils peuvent avoir un décalage de 3 à 4 minutes indépendamment de la signalisation. Le temps de parcours c'est 50 min et si jamais l'un de ces trains tombe en panne et il doit réduire sa vitesse à 200 km/h, comme on ne peut pas écarter les trains, car il n'y a pas de voies d'évitement. Automatiquement, on monte le temps de parcours à 80 min et cela représente 7 sillons de capacité. Donc 7 sillons, c'est beaucoup de capacités pour une ligne. On peut imaginer un arrêt intermédiaire, qu'on va vous montrer aussi. Dans ces cas-là, on peut faire arrêter le train de 200 km/h, qui prendra 90 min au lieu de 80 et on va vous faire seulement 2 sillons. Donc on réduit de 5 sillons la capacité. Le fait d'un arrêt équivaut à peu près à un sillon, ce sont justement des cas théoriques. Et ça aussi c'est l'équilibre, ça vient d'une fiche UIC très ancienne qui montre l'équilibre entre le nombre de trains, la vitesse moyenne, l'hétérogénéité et la stabilité du système.

La longueur des traits, des quatre traits doit être toujours la même, donc si on monte le nombre de trains, on doit réduire la vitesse ou la stabilité. Le cas des différents systèmes d'exploitation en France, comme vous le connaissez, tous les trains jusqu'à présent circulent à la même vitesse à 300 km/h en général sans arrêt intermédiaire, ça vous le connaissez très bien. Au Japon, il n'y a que des trains à grande vitesse sur les lignes à grande vitesse mais il y a des trains avec et sans arrêt. Là c'est un cas très particulier où même les passagers font partie du système de production. Il y a des arrêts de 3 min pour dépasser un train et un autre. Et vous voyez un peu la densité de circulation sur la ligne Tokyo Osaka. En Allemagne comme on l'a montré aussi, les lignes, les premières lignes surtout la Hanovre Wurtzbourg emploient le trafic mixte mais les trains fret sont seulement en opération pendant la nuit. Jusqu'à aujourd'hui, la vitesse maximale à laquelle se produit le croisement d'un train à grande vitesse avec un train fret, c'est sur la ligne Tours Poitiers sur laquelle le train TGV circule à 220 km/h. Au-delà de cette vitesse, on n'a jamais expérimenté le croisement de trains de fret avec un TGV.

Les lignes plus modernes comme il a été aussi dit sont un peu dans le style français seulement avec train passager à 300 km/h. Les lignes italiennes admettent tout type de trains mais seulement de passagers avec densité de circulation de trains à grande vitesse assez réduite : 3, 4 trains par heure maximum. Le cas espagnol est un cas particulier, il a été aussi évoqué et mes compatriotes se sont engagés à faire la ligne Barcelone frontière à trafic mixte mais parce qu'il y a un problème d'écartement de voies. Et si on veut faire arriver les trains à écartement standard européen jusqu'au port de Barcelone, pour le moment il y a une autre solution en prévision de la ligne à grande vitesse. Mais pour le moment personne n'a expliqué le programme d'exploitation de cette ligne à 300 km/h et avec des trains de fret. Il faut attendre et savoir quelles seront les prévisions.

En conclusion, les éléments à prendre en compte pour une ligne à grande vitesse à trafic mixte, le point de vue commercial, le temps de voyage et la fréquence, les nombres de trains, etc. du point de vue technique, il y a une question de capacité qui est assez critique. Il y a des conditions de croisement de trains, des trains de fret avec les trains à grande vitesse et aussi l'admission des trains fret sur la ligne grande vitesse. Il y a d'autres problèmes comme le dévers, etc... plutôt techniques. Du point de vue économique, le coût de la maintenance, et du point de vue conceptuel, les performances vis-à-vis de l'exploitation dans le futur. Donc une autre ligne va être, comme on l'a déjà dit, en exploitation dans les XXII^e et XXIII^e siècles. Donc elle va être utilisée et payée par nos enfants et arrières petits-enfants et il faut aussi tenir compte qu'on est dans un réseau métro à niveau européen ? Donc voici les deux symboles : le temps et l'espace. Ça c'est la carte européenne des grandes vitesses et peut-être il faudrait faire une autre carte fret comme Monsieur le Maire vient de le dire aussi. Concernant la grande vitesse, c'est ce qu'il y a aujourd'hui et c'est ce qui pourrait avoir dans l'année 2020. Donc, si on revient une seconde en arrière, voilà, on est dans un ancien réseau métro et à l'échelle européenne et la ligne Montpellier Perpignan ce n'est qu'une section de ce réseau métro.

Donc si on parle de grande vitesse, la vitesse c'est l'espace et le temps. Je vous laisse avec au lieu de km/h, je vous laisse avec l'espace européen et le temps d'ici aux XXII^e, XXIII^e siècles. Donc voici mon message, l'espace et le temps.

Merci de votre attention.

Claude BERNET

Le micro 3 et le micro 4 qui demandent la parole depuis un moment. Ils ont été patients, on va commencer par le 3, c'est Monsieur Boisseau, d'ailleurs que je reconnais, allez-y.

Eric BOISSEAU

Bonjour à tous. Eric Boisseau, Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports. Je vais exposer le point de vue de celui qui utilise le train, pas de celui qui est le spectateur.

Tout à l'heure, le Président de l'agglomération a fait l'éloge des très grandes vitesses. Ça me rappelle un débat il y a peu une vingtaine d'années où MATRA promouvait le métro automatique VAL, celui qui a été mis en service à Lille, à Toulouse, à Orly Val, pour l'aéroport d'Orly, à Rennes. Le métro automatique était considéré comme le nec plus ultra de la modernité. Aujourd'hui 20 ans après, on ne parle que de tramway. Le tramway va un peu moins vite, il n'est pas automatique mais il est beaucoup plus économe en finances publiques.

Maintenant nous allons remonter 40 ans en arrière. J'aime bien l'année 68. En 1968, vous alliez de Béziers à Chambéry par le Talgo direct, sans aucun changement, en 4h43. Quarante ans après, vous roulez à 320 km/h entre Nîmes et Valence TGV mais pour faire Béziers et Chambéry, vous mettez entre 4h23 et 5h05. Appréciez le progrès. Il y a 40 ans, il fallait 4h43, aujourd'hui, il faut entre 4h23 et 5h05, vous avez perdu le wagon-restaurant et vous avez gagné au moins une correspondance. Bon, donc il faut relativiser cette notion de très grande vitesse. Mon prédécesseur vous a présenté la conception tunnel qu'est Paris Lyon et la conception Corridor et ligne nouvelle qui est celle que l'on trouve en Allemagne et dans d'autres pays. Pourquoi vouloir appliquer la conception tunnel à un territoire d'Avignon à Perpignan qui correspond au concept de Corridor, exactement comme en Allemagne, avec un chapelet de villes à desservir qui sont très proches l'une de l'autre. La présentation de RFF a mis en avant les gains de vitesse sur des longs trajets, par exemple Montpellier Perpignan, vous faites le trajet en 45 min mais à condition de ne s'arrêter ni à Béziers ni à Narbonne. Mais si on s'arrête à Béziers et à Narbonne, est-ce qu'un TGV à 350 à l'heure mettra 10 min de moins, puisqu'il faut rajouter les arrêts, qu'un TGV ne circulant qu'à 220 à l'heure ? Donc on a bien une sorte de quadrature de cercle à résoudre entre ceux qui sont polarisés sur la modernité que représenterait le 350 à l'heure et ceux qui, avant tout les usagers du train, veulent avoir une desserte fréquente, rapide et avec le moins de changement.

Je reviens sur l'exemple Béziers Chambéry. Actuellement, la région Rhône-Alpes procède à la modernisation de Valence jusqu'à Chambéry par Grenoble. J'ai donc calculé les temps de parcours sur la ligne classique de Béziers à Chambéry une fois la modernisation de la ligne classique terminée. Nous mettrions 222 min ; c'est-à-dire 3h42. Nous pouvons gagner presque 1h par rapport au temps de parcours actuel qui utilise la ligne nouvelle de Nîmes à Valence uniquement en utilisant la ligne classique. D'ailleurs dans la vallée du Rhône, la ligne classique est autorisée à 200 km/h sur la moitié de son parcours et le reste à 160. Donc la ligne classique a encore un certain nombre de possibilités.

Maintenant, pour ce qui concerne la desserte cadencée que RFF a présenté entre Nîmes et Béziers, avec un train toutes les 10 min. J'ai fait un petit calcul parce que tout ça, c'est dans la convention entre la SNCF et la Région et il y a quelqu'un qui paie. Actuellement, nous avons un TER en moyenne toutes les 30 min de 5h00 du matin jusqu'à 20h00. On veut passer à l'horizon 2020 à un train toutes les 10 min, donc une multiplication par trois. Eh bien, le coût de l'exploitation facturée par la SNCF aux conditions de fin 2006, puisque c'est dans la convention votée par le Conseil régional en décembre 2006, on passerait de 24,5 millions d'euros à 73,5 millions d'euros. C'est-à-dire une augmentation du coût de 49 millions d'euros par an. Bien sûr, c'est chaque année, donc ça se cumule, sachant que la convention actuelle, elle est de 113 millions d'euros et sachant aussi que pour le contournement Nîmes Montpellier, le Conseil régional avec ses co-financeurs vont déjà donner 400 millions d'euros. Et on nous a présenté le plan de financement, enfin les critères de financement de l'Etat concernant les lignes nouvelles. Et vous avez vu que si c'est une ligne nouvelle, il y a 50 % qui sont apportés par les Collectivités territoriales ; si c'est une mixte avec du fret, l'Etat, RFF, etc. apportent 65 % et les Collectivités territoriales n'apportent plus que 35 %. Sur un

devis de 4 milliards d'euros, vous auriez presque 2 milliards d'euros apportés par les Collectivités territoriales. Ça demande quand même à réfléchir.

Et je termine. La position des usagers des transports, c'est d'obtenir un service ferroviaire 24h sur 24. Ça veut dire qu'il faut que les trains puissent inopinément passer d'une ligne à l'autre sans dégradation notable de performance. Autrement dit, nous souhaitons le doublet de lignes et nous ne sommes pas favorables à ce qu'elle soit conçue pour du 350 à l'heure. Nous sommes plutôt favorable à ce qu'elle soit conçue pour du 220 à l'heure.

Claude BERNET

Merci beaucoup. Alors il y a le micro 4 qui attend depuis longtemps. Ensuite, ce sera au micro 2, ensuite se sera Monsieur Gayssot. Micro 4, Monsieur, merci de votre patience.

Robert CLAVIJOT

Merci Monsieur ! Alors Robert Clavijot citoyen Biterrois. Il y a 2 ou 3 ans a eu lieu un précédent débat public sur la politique des transports de notre Région et le sillon Rhodanien. Et à cet époque, une mairie de notre département avait fourni une contribution que je trouve toujours absolument remarquable. Je la résume.

La mobilité des personnes et des marchandises augmente à une vitesse vertigineuse. Et dans ces conditions, vouloir élargir les couloirs actuels ou créer de nouveaux couloirs c'est aller à l'échec parce que pendant les longues années nécessaires soit à l'élargissement, soit à la construction de nouvelles infrastructures, la mobilité ayant grandi très vite, les nouvelles infrastructures sont déjà dépassées au moment où elles sont mises en service. J'ai trouvé cette sagesse excellente et je la partage tout à fait. Simplement, vous ne devinez pas qui a fourni cette contribution il y a à peine 2 ou 3 ans. C'était la Mairie de Béziers, qui aujourd'hui rompant avec sa sagesse récente demande à son tour placement, classiquement la construction d'un nouveau couloir de nuisance.

Dans la contribution que j'ai résumée à l'instant, la Mairie de Béziers disait, il faut des solutions radicalement nouvelles. Malheureusement, elle n'en proposait aucune. La seule solution vraiment nouvelle, ce serait de ne plus courir après l'explosion de mobilité mais de chercher à réduire les besoins de mobilité afin que cette mobilité puisse se faire dans le réseau actuel. C'est ça la sagesse et la solution d'avenir.

Ma deuxième réflexion porte sur une autre contradiction cette fois de l'agglomération Béziers Méditerranée. Dans son cahier d'acteurs, elle dit à peu près ceci, je cite : « Il faut que la nouvelle ligne à grande vitesse ne soit pas un simple couloir de passage et qu'elle bénéficie aux territoires traversés. » Là encore, j'applaudis. Mais pour cela il faudrait que ce nouveau train à grande vitesse s'arrête dans tous les territoires traversés. Or, s'il s'arrête dans tous les territoires traversés pour les desservir, ce n'est plus un train à grande vitesse. Et surtout pas à la vitesse que réclame la Mairie de Béziers. Donc, je leur demande de prendre conscience de ces contradictions et de ces incohérences dans leurs pensées.

Troisième et dernière réflexion de ma part. Il est actuellement impossible en raison de la crise financière, du surendettement de l'Etat etc..., je passe rapidement là-dessus, il est désormais impossible à Réseau Ferré de France, même avec l'aide des Collectivités territoriales de l'Europe et de l'Etat de financer à la fois de nouvelles lignes à grande vitesse et l'entretien du réseau ordinaire. A plus forte raison, la résurrection des petites lignes qui ont été abandonnées. Pour financer les nouvelles lignes TGV, partie la plus rentable du réseau français, on a cessé d'entretenir les lignes les moins fréquentées qui actuellement tombent en ruine. Le Réseau ferré régional à ce rythme se réduira bientôt à la seule artère littorale, on ne pourra plus circuler entre le littoral et l'arrière-pays. Et du coup, l'auto et le camion deviendront plus indispensables que jamais. Or, la nécessité officiellement reconnue aujourd'hui de réduire le trafic routier au profit du rail exige qu'on puisse circuler en train, non seulement de Nîmes à Perpignan

mais aussi sur une ligne comme Béziers Clermont-Ferrand, dont l'existence est extrêmement menacée et dont je souhaite fortement la pérennité. Il faut pouvoir circuler aussi sur des lignes qui ont été elles carrément désaffectées. Celles qui naguère par exemple allaient de Montpellier à Bédarieux à travers le Piémont. Celle qui allaient de Vias à Pauilhan, deux lignes aujourd'hui totalement désaffectées.

La priorité pour conclure, ça ne devrait pas être d'accroître toujours plus la vitesse des trains qui sont déjà les plus rapides dans les territoires les plus occupés. La priorité, ce devrait être de relever de ses ruines, le réseau dit à tort secondaire car c'est ainsi qu'on pourra réduire la part de la route au profit du rail.

Pour terminer, Monsieur Couderc souhaitait dans son intervention qu'on rompe avec la pensée unique. Sur ce point au moins, j'espère que je viens de donner satisfaction.

Claude BERNET

Vous n'êtes pas le seul. Monsieur le député au micro 2, merci de votre patience aussi qui montre que même les parlementaires attendent.

Intervenant

Merci Monsieur le Président. Tout à l'heure le représentant du Comité des Usagers disait qu'il avait une tendresse pour l'année 68. Je voudrais quand même qu'on parle de 2020 et 2030 parce que c'est le sujet de notre rencontre.

Il ne faut pas opposer d'un côté la fluidité et de l'autre côté l'approche écologique et le fret. Je ne voudrais pas revenir sur tous les arguments qui ont été donnés par le président de l'Agglo, parlant bien sûr de son conseil d'Agglo du SCOT. Mais deux remarques, je voudrais être simple et pardonnez-moi, même un peu simpliste.

Moi je suis citoyen. Je vais acheter une voiture. Je vais voir le concessionnaire et il me propose un produit. Et il me dit en même temps : « Mais voilà c'est un produit qui coûte peut-être deux fois plus cher. Mais attention Monsieur pour l'entretien, l'entretien aussi ça va vous coûter peut-être deux fois plus cher ». Mais je peux vous assurer que pour que j'achète cette voiture, il faut qu'il ait vraiment des avantages. Et ce que je vois aujourd'hui entre je dirais la ligne pure à la française et cette mixité de ligne à l'allemande, c'est que je ne suis pas convaincu qu'au niveau du coût que ce soit des ouvrages d'arts, équipements structurants, que du coût de l'entretien que là personne n'a évalué correctement. On sait très bien que les marchandises, il y a des spécialistes, usent beaucoup les lignes donc, il y a aussi l'approche environnementale. Donc à partir de là, je pense que le débat est biaisé. Je disais tout à l'heure à mon voisin de droite que votre iconographie qui a été brillante, intelligente, d'ailleurs Monsieur Parant vous êtes intelligent, mais pardonnez-moi, était un peu orienté. Pardonnez-moi, un peu orienté. Je peux le dire, et il ne faut pas que le débat tourne entre des gens qui essaient de comprendre et peut-être vous, imminent spécialiste avec une vision un peu biaisée des choses, pardonnez-moi. Donc, ce que je dis c'est qu'elle est un peu biaisée dans la présentation, je suis désolé parce que quand vous dites que certes, il y a plus de coûts en équipement et à l'entretien mais attention ! L'État va aider, je suis désolé moi je suis peut-être vous le savez un peu bien placé, je n'ai aucune garantie ministérielle à ce niveau, aucune, personne ne l'a dit, ni écrit. Donc, attention. Ma deuxième remarque pour votre collègue qui nous a expliqué aussi l'approche allemande. C'est vrai que vous parlez tout à fait juste, vous parlez pardonnez-moi juste sur une base qui est un peu fautive. Les allemands ont commencé avec une ligne mixte. Ils ont défendu la mixité. Mais qu'est-ce qu'ils font à fur et à mesure ? Ils reviennent un peu en arrière. Ils reviennent vers la ligne pure et la ligne à grande vitesse. Donc, ils sont pragmatiques mais avec une courbe qui est descendante. Et je m'arrête là. Ce que j'ai envie de dire à la fin Monsieur le Président, c'est que attention parce qu'après, ça sera peut-être un peu tard et on va dire tiens ! Le train est passé un peu tard. Merci.

Claude BERNET

Je vous remercie. Je voulais passer le micro à Monsieur Gayssot. Il va au 4. Merci. Monsieur Gayssot, je suis désolé.

Jean-Claude GAYSSOT

D'abord, effectivement ça a été dit, nous venons d'avoir il y a deux ans un débat public concernant les déplacements dans la vallée du Rhône et dans l'arc du Languedoc-Roussillon. Et ce débat public a été d'ailleurs très animé puisqu'il était question, pour faciliter la mobilité, de doubler les autoroutes, l'autoroute A7, l'autoroute A9, vous vous souvenez de cette période-là. Et il y a eu des décisions, non pas des décisions puisque ce ne sont pas des décisions qui sont prises à l'issue du débat public, mais des éléments de réponse aux questions qui ont été posées. Et je souhaite que le débat public actuel ne contredise pas le débat public qui a eu lieu à ce moment-là, par les mêmes. C'est tout à fait récent. Et pour vous citer uniquement une phrase pour ne pas être long, voilà ce qui est dit, ce qui a été dit et écrit : le report modal maximal de la route vers les autres modes et les mesures associées, on constate un accord de principe sur la réhabilitation et la modernisation du réseau ferroviaire existant d'une part, ainsi que sur la remise en service de certaines lignes ferroviaires secondaires. Un consensus existe également sur l'ensemble des projets d'infrastructure permettant le report modal, contournement de Nîmes Montpellier, ligne mixte Nîmes Perpignan. Donc il ne faudrait pas, on dit un train peut en cacher un autre, qu'un débat public en gêne un autre. Donc moi je vais vous dire, je pense que nous avons et je veux le faire sans polémique ni sans véhémence, parce que c'est trop grave et trop sérieux. Il se joue le moyen, le court et le moyen terme, mais il se joue aussi le long terme. Il se joue la vie actuelle dans notre région et il se joue la vie des générations futures. Donc il me semble que la ligne nouvelle, le projet tel qu'il va être finalement décidé, doit nous permettre de relever trois défis.

Le premier défi bien entendu c'est la relation de la grande vitesse, c'est-à-dire des habitants de notre région au réseau grande vitesse européen. La relation de nos habitants, de notre région et la relation de notre territoire avec le réseau européen grande vitesse, pour que ça joue dans les deux sens. Premier grand défi. Et c'est vrai que le fait qu'il y ait cette espèce de rupture entre Montpellier et Perpignan est un non-sens. Et de ce point de vue, s'il y a un consensus on peut dire quasi-général sur : oui il faut faire la ligne nouvelle, oui il faut la faire et il faut la faire rapidement, je crois que ce sera déjà une bonne chose qui nous permettra de nous battre, y compris sur les questions du financement. Je ne dirais juste qu'un petit mot pour ne pas être trop long. Premier grand défi.

Deuxième grand défi, le report modal. Mais enfin, on ne va pas faire comme si on n'avait pas ce problème dans notre pays, à l'échelle de l'Europe et à l'échelle du monde. Comme s'il n'y avait pas eu le Grenelle de l'Environnement, y compris des décisions concrètes prises et annoncées par le Chef de l'Etat lui-même, disant qu'il fallait faire 2 000 km de lignes nouvelles pour le report modal. Or si maintenant on dit, eh bien on verra, peut-être si dans 20 ou 30 ans on peut faire passer un peu plus de trains de marchandises. Mais enfin, c'est une obligation, et c'est d'autant plus une obligation ici dans notre région. Et ici sur cet axe, où nous sommes non seulement une région attractive, il y a l'équivalent d'une ville de 100 000 habitants de plus dans notre région tous les 3 ans. Et pratiquement c'est sur la partie littorale que les gens viennent. Je ne parle pas des touristes, il y en a beaucoup et tant mieux, je parle des gens qui y vivent. Et nous sommes sur un transit énorme. Cent millions de tonnes de marchandises, disons dans les transports terrestres qui passent les Pyrénées, et on prévoit 200 millions de tonnes à l'horizon de 15, 20 ans. Et effectivement comme a dit Monsieur Couderc, actuellement il n'y a que 4 % de ces marchandises qui passent par le rail. Mais si 4 % qui passent par le rail, avec 100 millions de tonnes, c'est toujours 4 % qui passent par le rail avec 200 millions de tonnes, eh bien ça veut dire deux fois plus de poids lourds sur nos routes et sur nos autoroutes. Donc ne pas relever ce défi

du report modal, c'est non seulement un non-sens pour tout de suite, mais c'est un non-sens pour l'avenir. Donc ça c'est la deuxième idée.

La troisième idée, troisième défi, avec une ligne unique nous sommes en difficulté permanente au quotidien et tous les jours, y compris pour les grandes lignes et pour les TGV. Mais en particulier pour les TER. Or les TER, c'est les habitants de notre région, c'est les travailleurs qui, le matin vont au boulot et qui, le soir en reviennent. C'est les étudiants qui, le matin vont à l'université ou au lycée et qui, le soir en reviennent. On fait avec l'agglomération de Béziers, ça coûte cher effectivement, on met des paquets énormes pour qu'il y ait toujours plus de gens qui puissent prendre le train à des tarifs acceptables, avec la « carte à tout ». Mais on n'est pas en capacité, du fait qu'on n'a qu'une seule ligne à gérer, d'offrir un service correct aujourd'hui et prévoir une évolution positive demain pour le nombre de TER, de cadencement et ainsi de suite. Donc, troisième défi, c'est d'assurer une souplesse nouvelle pour la gestion du trafic ferroviaire qu'il soit grande ligne, qu'il soit TGV, qu'il soit marchandises et qu'il soit pour les habitants de notre région, qu'il soit donc voyageurs et TER. Et bien, je pense très objectivement, la région va faire son carnet d'acteurs et le dira, et elle votera d'ailleurs enfin, ce sera proposé en conseil régional. Donc je veux là parler uniquement en mon nom disons personnel, comme citoyen de Béziers, et bien, je pense très sincèrement que c'est le scénario n°3 qui correspond le mieux à ces trois défis que nous devons relever. Voilà. Sincèrement, je crois que avec ce scénario-là, on est en réponse concrète pour le présent et le cours et le moyen et le long terme. Et pour ce qui est des gares, là je veux dire une chose, y compris de dire à RFF et aux propositions qui sont faites. Je vois bien que dans le scénario 3, on évoque la possibilité d'évitement long pour permettre le passage de trains à grande vitesse à 300 km à l'heure et tout en faisant circuler des trains de marchandises. Mais, pour que les trois défis soient relevés, il faut des connexions, des relations entre la ligne nouvelle et la ligne historique. Et donc, y compris pour que les biterrois et que la ville de Béziers ne soient pas encore écartelés ailleurs par rapport au centre ville, pourquoi ne pas utiliser la gare existante pour tous les TGV qui doivent s'arrêter à Béziers et ceux qui ne doivent pas s'arrêter, ils passent par la ligne nouvelle y compris, on fait passer les trains de marchandises, ce qui élimine le bruit que subissent les habitants des villes aujourd'hui avec les trafics marchandises. Pourquoi ? Mais vous pouvez me dire mais peut-être que demain, eh bien, ce sera 20 TGV qui s'arrêteront à Béziers. Peut-être après demain, ce sera 30, eh bien prévoyons. A l'endroit où on fait le raccordement avec la ligne classique, ça peut être à l'endroit qui est proposé y compris dans la partie Est ou ailleurs. Et bien prévoyons de garder une surface suffisante pour, si c'est nécessaire, dans 10 ans ou dans 15 ans d'envisager une gare nouvelle mais en attendant, ne sortons pas la gare TGV de l'endroit où les habitants de Béziers prennent le train et prennent le TGV aujourd'hui, entre parenthèses parce qu'il a été question de beaucoup d'argent sur cet aspect-là y compris dans la dernière intervention de notre député, eh bien en attendant on économisera 100 à 150 millions d'euros en maintenant les arrêts TGV dans la gare centre-ville.

Donc, voilà. Moi j'arrête parce que je ne veux pas être plus long. Simplement sur les problèmes de financement, c'est vrai qu'il y a une vraie question. Et il a été dit que les autres TGV étaient passés avant. Mais les autres TGV à l'époque, je rappelle ce n'était pas la situation actuelle, la plupart des régions étaient dirigées par la majorité actuelle, comme Béziers. Eh bien, TGV Est, l'Alsace, la Lorraine, la Champagne-Ardenne, ils y sont allés, ils ont participé. TGV Ouest, la Bretagne, les pays de la Loire, ils sont allés. Sauf ici. Il y a eu refus absolu. Non, on ne participera pas. C'était l'ancienne majorité, la nouvelle, vous avez vu ? On participe un peu. Ça se discute parce qu'après tout, c'est à l'Etat. C'est à RFF. On peut, sauf quand ils nous disent on n'a pas l'argent et donc, on ne le fait pas. Voilà.

Et alors, je finis définitivement là-dessus. Moi, j'en suis à me dire que si je ne veux pas un projet au rabais, c'est le scénario 3 qui est le plus respectueux des défis, me

semble-t-il, que nous devons relever et qui est tout le contraire d'un projet au rabais. C'est le projet même s'il est plus cher, eh bien, nous nous battons pour que l'Etat, RFF et la SNCF y paient ce qu'ils doivent payer, ce qu'ils devraient payer.

Claude BERNET

Merci. Je vais tout de suite donner la parole au micro 1.

Michel BOZZARELLI

Oui. Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, en vos qualités et responsabilités. Je m'appelle Michel Bozzarelli. Je suis Président de la Communauté de communes La domitienne qui est une communauté de communes de l'ouest biterrois, avec 8 communes à la fois urbaines et rurales. Nous sommes dans l'ère urbaine de Béziers mais avec des territoires ruraux assez importants et 26 000 habitants.

Vous l'avez entendu tout à l'heure, la ville de Béziers par la voie du Sénateur Maire de Béziers donc la ville, l'agglomération, le SCOT, ont d'ores et déjà pris position, en faveur du scénario 1 proposé à notre réflexion par le document qui nous a été remis. Nous avons été quelques-uns au SCOT à dire que ça nous semblait un peu prématuré et mettre un peu, la charrue devant les bœufs que de prendre une position sans avoir au moins participé à une réunion telle que celle-là ; j'ai appris beaucoup de choses ce soir, et puis sans avoir attendu que le débat se déroule et que nous puissions avoir des informations un peu plus précises sur les scénarios proposés. Alors, quelques collègues et moi-même, qui nous sommes abstenus au Comité syndical du SCOT, avons quand même pris position sur deux ou trois questions posées par le débat. La première, c'est que oui, il nous faut une ligne TGV en Languedoc-Roussillon et donc, il nous faut une ligne TGV qui traverse le territoire. Le territoire en a besoin et je crois qu'on l'a vu dans les explications de ce soir. L'Europe et la France en ont besoin également. Les liaisons internationales passent par chez nous. Donc, ce TGV est indispensable et un TGV à grande vitesse. Sur les couloirs de passage, de la même façon, nous étions d'accord avec la proposition du Président du SCOT, c'est le couloir sud qui nous paraît celui qu'il convient de retenir et ne serait-ce que parce que, pour ne pas recouper une nouvelle fois de façon Est Ouest le territoire Nord Sud du biterrois. Mais aussi parce qu'ils disposent déjà d'un projet d'intérêt général et d'un arrêté préfectoral qui a fait l'objet d'un pays donc en 95 et ça nous suggère une question : Est-ce que si le tracé Sud est retenu, on ne gagnerait pas un peu de temps et d'argent en retravaillant sur ce trajet qui a déjà fait l'objet d'un arrêté préfectoral ?

Deux autres questions relatives à la mixité ou non de cette nouvelle ligne. Est-ce qu'on doit faire une ligne LGV voyageurs seule à grande vitesse ou une ligne mixte en même temps que la position des gares ? On fait débat. C'est là que je disais qu'on s'est un peu précipité pour prendre position parce que ça méritait d'être examiné sur le fond et au regard des informations qui nous ont été apportées ce soir. Les abstentions des collègues-là au sein de SCOT ne doivent pas être considérées comme des positions à intérêt communautaire local ou comme des prises de position de politique partisane. Mais sur les choix présentés, un grand nombre d'interrogations demeure. Et je crois que sur les prises de position de Monsieur le Sénateur Maire de Béziers sur un certain nombre de questions, des réponses ont été apportées qui nous éclairent un peu mieux sur le prix de la ligne y compris de la ligne mixte, sur le nombre de trains susceptibles de circuler après 2020, enfin de façon beaucoup plus importante. Donc, je crois que des réponses existent et en tout cas, il était intéressant que nous les entendions.

Donc, pour ce qui nous concerne, la ligne à grande vitesse, si l'on considère que la ligne à grande vitesse est nécessaire, ça nous ramène au scénario 1 ou au scénario 3. Le scénario 1 à notre avis tourne le dos quand même, bien que c'était balayé d'un revers de main, aux engagements du Grenelle de l'environnement. Là aussi, on a eu des réponses et des chiffres en la matière, de l'Agenda 21 ou du développement durable que l'on appelle de tous de nos vœux. J'ai noté d'ailleurs au passage sur l'une

de vos publications que la part du fer du transport de marchandises dans la traversée des Pyrénées est de 5,4 %, et dans la traversée des Alpes de 13,4 %. Ramenée aux centaines de tonnes et aux milliers de tonnes dont parlait Jean-Claude Gaysot à l'instant, on voit le volume, et les liens en matière de CO₂ et de dioxyde de carbone dans le cadre du développement durable. Donc nous avons du mal à nous prononcer nous immédiatement sur l'un ou l'autre choix sur le scénario 1 ou sur le scénario 3, de même l'emplacement de la gare TGV. L'emplacement, là aussi le SCOT s'est prononcé, se sera à l'Est biterrois. Je ne suis pas sûr que les arguments avancés soient suffisants pour retenir cette gare. On peut envisager d'autres solutions. L'Est biterrois a effectivement des avantages mais a aussi des inconvénients. L'Est biterrois donc on nous l'a dit, c'est parce que ça dessert les communes touristiques du littoral. Mais on nous l'a dit également ce soir, un certain nombre de TGV continueront à passer par Agde et donc à alimenter le littoral en voyageurs. Par ailleurs, l'Est biterrois c'est 350 000 personnes concernées au bassin emploi. Sur l'Ouest, si l'on réfléchit sur les deux agglomérations importantes de Béziers Narbonne, ce serait de l'ordre de 500 ou 550 000 personnes.

Donc je vais conclure, simplement pour dire que nous sommes partisans à la Domitienne compte tenu du fait que nous avons à apprendre un certain nombre de choses. Nous avons appris ce soir mais on peut encore aller plus loin. Nous sommes partisans d'un nouveau débat et on organisera, nous à la Domitienne un débat avec l'ensemble des acteurs du territoire y compris nos voisins Narbonnais mais aussi avec l'agglomération, avec les acteurs du territoire. Nous solliciterons peut-être d'ailleurs un appui de la part de RFF en la matière courant mai de façon à rédiger un Cahier d'acteurs qui nous permet de vous donner une position claire avant la fin du débat pour qu'on essaie de prendre effectivement rang pour les 100 ans qui viennent.

Claude BERNET

Merci beaucoup. Alors le micro 2 et puis ensuite, je vais peut-être décevoir un peu un certain nombre de gens qui attendent de poser les questions, mais j'aimerais bien tout de même qu'on s'adresse un petit peu à l'opérateur de SNCF pour lui demander ce qu'il pense de tout ça. Alors micro 2.

Bernard CLICHE

Je voulais revenir sur le financement. On sait très bien les limites de possibilités financières que ce soit de l'Etat, de RFF, des régions, des départements, des collectivités territoriales, on sait très bien que tous les projets qui sont actuellement en question pour une relance par l'investissement qui est un juste choix que font tous les pays, mais comment les payer ? Et je voudrais suggérer quelque chose qui a bien réussi en France et qui est exemplaire dans le monde : c'est la concession. Et si nous n'avions pas de concession, nous n'aurions pas les autoroutes que nous avons aujourd'hui. Si nous n'avions pas eu le Ministre de l'équipement qui peut-être est encore dans la salle, qui autorise la concession du Pont de Millau, il n'y aurait pas de Pont de Millau. Il y a là un financement privé qui fait l'objet de partenariat public privé, donc cet exemple aussi qui sert aussi dans le monde entier le PPP, pourquoi donc on ne peut pas intervenir sur les voies ferrées comme il intervient sur les autoroutes. Sachant en plus que, quand on analyse les capacités financières de l'épargne française, elle est riche l'épargne française. Et que là il y a des possibilités financières de mobiliser l'épargne privée, qui permettrait de ne pas attendre 2050 et peut-être d'avoir un perspective un peu plus proche de nous pour répondre aux vœux qui ont été exprimés tout à l'heure, du souhait d'avoir rapidement un TGV.

Intervenant

Je vous remercie. Je voudrais simplement faire une petite mise au point. On peut toujours trouver des concessionnaires. Ça c'est une formule effectivement moderne et

utile. Il se trouve que, ce que nous disait l'un des spécialistes du financement des TGV à Perpignan il y a quelques jours, c'était que sur des lignes existantes comme celle du TGV Est par exemple, ce qu'on peut tirer des billets ou des frets ou des tarifications de fret, c'est à peu près entre 25 et 30 % du montant total d'un investissement de ce genre. Ça donne une idée tout de même de ce que représente l'effort de subvention nécessaire par l'Etat et par les collectivités territoriales. RFF c'est la plus belle fille du monde, elle ne peut donner que ce qu'elle a et effectivement, il y a une loi qui lui interdit de travailler à perte, si j'ose dire, enfin si on le dit un peu brutalement. Donc je crois qu'il fallait tout de même rappeler ça. Je voudrais tout de même me tourner un instant vers Edouard Parant parce qu'il y a eu une question qui a été posée par Monsieur, là au micro n°1, qui était très précise sur l'utilisation éventuelle du tracé de 1995. Et là-dessus je souhaiterais qu'il éclaire l'assemblée.

Edouard PARANT

Merci. Juste après votre intervention concernant votre mise au point sur le financement, je pense que Véronique Vallon souhaitera dire un mot, non ? C'était je pense sur la participation de RFF. On aura l'occasion d'y revenir si vous le souhaitez pour savoir comment elle est définie et comment elle est calculée, et suivant le type de trains qui passe, comment ça se répartit.

Sur le PIG, c'est-à-dire le Projet d'Intérêt Général, donc finalement le tracé que beaucoup de gens ont en mémoire puisque qu'il est issu des études menées par la SNCF en 1995, des arrêtés préfectoraux dans les trois départements ont été pris fin décembre 2000 et en janvier 2001. Ce tracé est inclus dans le couloir qui passe au sud de Béziers. Et donc il reste tout à fait pertinent pour la suite des études, sous réserve justement que l'on ait défini à quoi servira le projet (Y aura-t-il des gares ? Y aura-t-il de la mixité ?) Alors en quoi RFF pourrait être amené à sortir localement de ce tracé dans la suite des études ? Eh bien d'abord je vous l'ai dit, en fonction de la mixité ou pas de la ligne, de la réserve foncière c'est-à-dire de l'évolutivité ou pas du scénario qui sortira parce que, effectivement, ça a été soulevé par plusieurs intervenants, on peut imaginer une mise en place progressive d'un scénario mixte avec des voies qui viendraient s'ajouter par la suite dans le temps. Dans ce cas-là de toute façon, il faudra certainement peut-être localement élargir l'emprise du PIG telle qu'elle existe actuellement.

Sur la question des gares justement, elles n'ont pas forcément toutes été réservées au niveau des documents d'urbanisme puisque qu'on a un spectre de secteurs plus large que ce qui avait été imaginé à l'époque. Donc voilà aussi une autre raison qui pourrait faire que, localement on a à élargir la bande de Projet d'Intérêt Général. Et puis n'oubliez pas que dans le processus d'études qui va être mené, on ne pourra pas reprendre intégralement les études qui ont maintenant 15 ans, notamment en ce qui concerne toute la protection environnementale et la réglementation, que ce soit pour le bruit, que ce soit pour la protection des milieux naturels, des paysages, les questions hydrauliques. Et donc peut-être que localement, en fonction des nouveaux arrêtés, des nouvelles lois, nous devons réadapter sur certaines portions le projet qui avait été imaginé à l'époque.

Ce qu'il faut retenir c'est que, globalement qu'on choisisse un scénario ou l'autre, ça n'influera pas sur les délais. Il n'y en a pas un qui sera plus lent à réaliser que les autres. Les entreprises de travaux publics, à partir du moment où vous leur dites : la mise en service c'est telle date, elles mettent les moyens pour. Le problème de délai n'est pas là. La réalisation des travaux, on sait qu'une LGV en gros c'est 5 ans dont un an pour poser le ballast, les voies, les équipements ferroviaires, et puis 4 ans pour les ouvrages d'art, les tunnels, les viaducs. Et puis après il faut encore prévoir 6 mois de mise en service, c'est-à-dire qu'on fait rouler des trains à blanc pour vérifier que l'infrastructure est apte. Donc c'est très normé, et sur ce point, que ce soit mixte ou pas, ça ne changera pas grand-chose. Après il faudra voir, est-ce que ça pourra faciliter la

réalisation du projet de rester effectivement dans les emprises du PIG. Ce n'est pas du tout exclu effectivement à ce stade du débat. Il n'y a pas de raison d'aller forcément chercher d'autres scénarios. Mais au stade où nous en sommes du débat public, il est important de conserver des possibilités d'optimisation. C'est pour ça qu'on raisonne sur des couloirs qui font actuellement 5 km.

Claude BERNET

Merci, je crois que c'était utile. Micro 3, puis micro 1, puis SNCF.

Daniel CALLAT

Monsieur le Président, merci. Je vais être très bref. Je m'appelle Daniel Callat, je représente la Fédération Fresnes. Donc pour la restauration et donc la défense de l'environnement des Pyrénées Orientales. Je suis intervenu à Montpellier, je suis intervenu à nouveau à Perpignan, donc je vais être très bref parce que le souci n°1 de ce projet, je l'ai déjà dit et je le répète, c'est le financement. On commence à en parler heureusement. Pourquoi ? Parce que je rappelle quand même que dans le passé, le premier projet, le financement y était et nous a été repris. Donc il ne faut quand même pas oublier qu'on n'avait aucune garantie à l'époque. Donc ma question elle est toute simple. Pour l'instant nous n'avons aucune garantie, aussi bien de l'Europe que de la France. Je ne demande pas le nombre de millions qui seront mis sur la table, je demande que le projet soit réellement garanti pour aboutir. Pourquoi ceci ? Parce que lorsque je suis intervenu à Lattes lors de la réunion à laquelle étaient présents Edouard Parant et Jean-François Ruiz, présidée par l'ancien Préfet de Région, celui-ci n'était pas très content de ma question parce qu'il disait : de toute façon, le problème du financement, il ne se pose pas maintenant. Mais moi je dis qu'il se pose maintenant le problème du financement, parce que c'est bien gentil tout ça. En ce moment on est en train de débattre. Qui nous dit que le projet se réalisera ? Personne n'est capable de nous le dire. Or, Monsieur Parant, je souhaiterais de votre part une fois que j'aurai terminé, une question extrêmement courte. C'est simplement me rappeler dans le processus, dans combien d'années la problématique de financement va se poser ?

Et enfin je termine en vous disant, puisque j'ai participé au deux débats de comité technique, donc Perpignan Frontière et Perpignan Montpellier, donc c'est que le consortium qui a été choisi pour l'opération, qui est réalisé actuellement mais non mis en service, Perpignan Frontière puisque l'Espagne n'est pas prête, c'est un consortium privé auquel on a fait appel qui était capable de financer ce que l'Etat français n'était pas capable de financer. Et ce consortium, je termine en soulignant ce fait précis, a exigé qu'il y ait une mixité de la ligne de façon à rentabiliser au maximum et à récupérer le plus rapidement possible donc le financement. Donc je vous invite s'il vous plaît Monsieur le Président, à relier ma question au niveau de Bruxelles et au niveau de l'Etat français pour que l'on ait réellement un engagement sous forme de garantie du projet, merci.

Claude BERNET

Je voudrais dire à la fois que je trouve votre question tout à fait pertinente. Et que le problème presque central qui va se poser très, très vite maintenant sera celui du financement. Je voudrais dire aussi que dans l'organisation des pouvoirs publics, la Commission Nationale du Débat Public n'est en aucune façon ici le représentant de l'Etat, de la République en matière de financement. Dès que le débat public sera terminé, je vois Monsieur Gayssot qui opine, les élus de la Région prendront leurs gants blancs et iront visiter le Ministre du développement durable, etc. Qui d'ailleurs ne sera pas tout seul à décider, mais enfin qui au moins aura un rôle très important. Donc votre question est effectivement très, très importante. On ne peut pas demander aujourd'hui, il n'est pas du domaine de la Commission du Débat Public de demander à qui que ce soit des garanties. Si j'allais demander les garanties à Monsieur Borloo, il

m'enverrait un peu sur les roses. Mais par contre, ce qu'il nous demande à nous, Commission du Débat Public, c'est de lui dire ce que pensent les gens. Et par exemple, eh bien de retransmettre cette idée qu'il y a besoin effectivement, il y aura besoin assez vite de quelque chose d'assez précis sur les financements parce que, si j'ose dire, vous avez déjà été eu une fois. Monsieur Parant vous souhaitez...

Edouard PARANT

Pour répondre très précisément à la question, peut-être qu'on peut revenir sur les dernières diapositives qui vous a été présentées tout à l'heure. Le financement des projets d'infrastructure intervient à partir du moment où les caractéristiques du projet sont ficelées. Et ça c'est possible quand le processus d'études est parvenu à un niveau, on va dire, avant-projet sommaire, et donc qu'on a obtenu la déclaration d'utilité publique. Tant qu'on ne s'est pas mis d'accord sur un projet techniquement et fonctionnellement arrêté, ce n'est pas la peine de parler de financement.

Par contre, RFF depuis 2 ans et j'en suis le garant, n'a rien caché à l'ensemble des partenaires et à l'ensemble des citoyens. Il a toujours mis l'accent sur le fait que ce qui est important c'est de concevoir un projet finançable. Et c'était dans toutes nos présentations. C'est pour ça qu'aujourd'hui la question qui est posée c'est : quelles sont vos priorités ? Et si vous les affichez et que vous les revendiquez, est-ce que vous nous accompagnerez pendant tout le processus à venir pour qu'en 2020, cette ligne elle soit mise en service et pas en 2030, effectivement. Donc c'est au moment de la déclaration de l'utilité publique qu'on verra, c'est-à-dire à l'horizon 2015, donc effectivement c'est assez rapide. Le processus d'études lui, il va se dérouler puisque la phase d'étude supplémentaire, si RFF décide de poursuivre ce projet, elle est déjà budgétée. On a une quinzaine de millions d'euros pour continuer les études à un stade avancé. Donc la prochaine étape, là où il faudra vraiment se mettre d'accord, c'est au moment de la déclaration de l'utilité publique pour pouvoir réunir un tour de table financier.

Claude BERNET

Alors, Monsieur au micro 1.

Intervenant

Mesdames et Messieurs, bonsoir. J'ai une question très précise également comme mon prédécesseur à Monsieur Parant. J'ai reçu il y a quelques semaines comme tous ici dans la salle, à mon domicile, ce sympathique dépliant avec les quatre projets, enfin les quatre scénarios proposés au niveau du TGV voyageur ou alors de la mixité. Moi, il me pose un problème. C'est quand je regarde la première proposition du LGV voyageur. J'ai l'impression qu'il manque quelque chose, qu'il manque un petit train à côté du LGV, c'est le TGV fret. Jusqu'à présent, ce soir je n'ai absolument pas entendu parler de ce TGV fret. Pourtant il y a quelques jours, les statuts d'Eurocarex ont officiellement été signés, c'était le 26 mars dernier. C'était l'aboutissement des projets Eurocarex de divers sites européens, Roissy Charles de Gaulle en France par exemple. Quel est donc ce projet ? La création d'un service de fret ferroviaire à grande vitesse en Europe, connecté aux plus importantes plateformes aéroportuaires européennes. Les grandes capitales économiques européennes ont déjà rejoint ce projet : Londres, Amsterdam, Cologne. Mais également des villes françaises comme Marseille, Lille ou même Lyon. Eurocarex c'est pour demain, c'est en 2012. Ensuite en 2020, le projet est de s'étendre sur Turin, Milan, à l'Est du bassin Méditerranéen, mais également Barcelone et Madrid. Ce projet est, sans mauvais jeu de mots, sur de bon rail. D'une part, il a reçu le soutien du Grenelle de l'Environnement comme un projet majeur permettant d'optimiser les performances techniques, économiques et environnementales de la chaîne des transports. Il a reçu de plus le soutien de grands groupes internationaux, les groupes de transport tels TNT, FEDEX, UPS, DHL. Mais également en France : Air France, La Poste et bien sûr RFF, votre société. Alors ma question est assez simple. Pourquoi ce

TGV fret ne rentre-t-il pas en ligne de compte dans votre jolie maquette qu'on a pu recevoir il y a quelques mois ? Merci.

Claude BERNET

Peut-être que Madame Vallon, Directrice de la Stratégie de RFF souhaiterait s'exprimer sur ce sujet, non ?

Intervenant

Non, je vais vous apporter effectivement un élément de réponse. Concernant le projet Eurocarex en fait, il s'agit d'un TGV sur lequel finalement vous faites, vous transférez ce qui actuellement est sur des avions, c'est-à-dire du fret à haute valeur ajoutée, typiquement des colis postaux. Donc... pardon ? Oui ou de la messagerie postale. Donc globalement c'est un TGV qui roule à la vitesse d'un TGV sur une ligne TGV. Donc c'est compatible effectivement avec le scénario 1 ou le scénario 3...

Intervenant

Oui si vous permettez. Ce qui nous permettrait au niveau du premier scénario, effectivement d'augmenter le potentiel à 2020-2030 au niveau des TGV supplémentaires. Alors que là dans votre projet, il n'est fait état qu'une dizaine de trains supplémentaires.

Intervenant

Ce n'est pas du potentiel commercial, c'est de la capacité physique sur le réseau.

Intervenant

Non, non, la capacité, oui voilà, la capacité effectivement. Ce qui nous permettrait d'augmenter la capacité de trains supplémentaires sur le projet 1.

Intervenant

On peut rajouter des TGV à partir du moment où il y a de la clientèle. Et un des moyens ça peut être effectivement, si se développe ce type de service express par TGV. Oui.

Claude BERNET

D'accord. Madame au micro 2 là.

Viviane VERON

Moi je suis Viviane Véron et j'interviens en tant que simple citoyenne. Et c'est vrai qu'aujourd'hui j'ai découvert pas mal de choses, enfin, des renseignements que je ne connaissais pas. Et je dois dire que, il me semble qu'il faut répondre à quelques critères. Déjà une ligne actuellement, on veut se déplacer le plus rapidement possible. Donc il me semble que la ligne à grande vitesse, elle est nécessaire. Mais que parallèlement, il faut aussi répondre à d'autres critères, c'est-à-dire réduire les émissions à effet de serre. Donc je crois que la ligne aussi pour le fret est absolument nécessaire, parce que moi, qui ne me déplace pas très souvent mais quelque fois à Montpellier, eh bien il faut voir un peu le nombre de camions qui sont sur les autoroutes, c'est incroyable. Et en plus il y a des problèmes de sécurité. Donc moi il me semble qu'il faut répondre à cette troisième proposition.

Cela dit, moi, j'ajouterais aussi qu'on ne peut pas non plus se contenter que de ça parce que à l'heure actuelle, il y a quelqu'un qui dit, qui parlait tout à l'heure de la ligne avant Béziers Chambéry, c'est des exemples très typiques mais ne serait-ce que pour se déplacer d'un village à Béziers, c'est la croix et la bannière si on n'a pas sa voiture, eh bien, on ne peut pas se déplacer.

Donc, voilà. Je pense qu'il y a tout ça aussi et que la ligne, Monsieur le Maire tout à l'heure disait qu'il fallait rénover la ligne Béziers Neussargues et moi, je pense que c'est

tout à fait judicieux parce que le fret, sans la ligne Béziers Neussargues, elle n'a plus, d'autant que actuellement, elle est très en difficulté et qu'il y a des entreprises qui ont été obligées de prendre des camions pour pouvoir continuer à fonctionner. Donc, c'est un peu dommageable quand même. Et je pense que RFF a quand même là son... comment dirais-je ? Quelques responsabilités dans ce domaine. Voilà. Merci.

Claude BERNET

Merci Madame. Micro 4.

Jean-Louis SESKAFI

Oui. Jean-Louis Seskafi, Secrétaire général de l'Union locale de CFDT du Biterrois. Je voudrais d'abord rappeler que la préoccupation de la ligne à grande vitesse, elle n'est pas seulement sur le pays Biterrois, elle est à un niveau régional et transfrontalier puisqu'il y a eu le 6 mars dernier une déclaration commune des organisations syndicales UGT, Commission ouvrière, CGT, UNSA, FO, SFLT, donc pratiquement toutes les grandes, pour s'alerter du ralentissement de la réalisation du projet du fameux grand trou qu'évoquait Jean-Claude Gayssot, le trou pour le manque de Nîmes à Perpignan et c'est vraiment insupportable d'avoir cette non-connexion du réseau grande vitesse côté espagnol et côté français. Sur le Biterrois, je pense qu'il faut élargir nos lunettes et ne pas raisonner seulement pays Biterrois, il faut voir la globalité des deux bassins d'emploi de Narbonne et de Béziers. Et à ce moment-là, on est à une échelle effectivement de plusieurs centaines de milliers d'habitants. Ces bassins d'emploi ont des caractéristiques communes. En particulier un taux de chômage, avec un taux de chômage qui est supérieur aux moyennes régionales et presque de 50 % supérieur aux moyennes nationales. Et donc, le souci de la ligne grande vitesse c'est aussi son impact sur l'emploi au niveau de la réalisation de la ligne mais surtout au niveau des effets qu'elle peut apporter. Alors, je ne reviendrais pas sur l'argumentation qu'a développé mon camarade de la CGT sur le fait que la ligne devait être mixte pour avoir les meilleurs effets économiques, sociaux et écologiques dans les observations du Président de l'agglomération Béziers Méditerranée. Je crois que l'idée de réserver du foncier pour pouvoir ultérieurement faire une ligne contiguë totalement et pas seulement sur des tronçons pour le fret est à retenir parce que c'est anticiper pour les dizaines d'années plus tard. C'est très difficile après de reprendre du foncier si on a besoin de ligne et on aura un besoin de ligne parce qu'il y a le réchauffement climatique. La ligne classique actuelle ne sera plus utilisable sur certains tronçons dans quelques dizaines d'années. Donc, il faut absolument se poser, dès à présent, en pensant à la ligne à grande vitesse, la question du devenir. A partir de quand les tronçons de ligne classique ne seront-ils plus utilisables ? Par ailleurs, quand on raisonne sur l'ensemble Béziers Narbonne, là je vais aller un peu plus loin sur le projet, sur la localisation d'un point de croisement. Je suis d'accord avec l'idée que, dans un premier temps, on ne se polarise pas là-dessus. Le choix principal, c'est de mettre en route la grande vitesse mixte mais avec une desserte provisoire sur les gares centres. Par contre, il faudra bien se poser le problème de la localisation d'une gare qui soit un modèle européenne d'interconnexion par le rail. C'est-à-dire qu'on va être une gare qui peut être connectée à la fois vers Toulouse et Bordeaux et à la fois vers le centre de la France puisqu'il y a une ligne Béziers Neussargues qui demande être modernisée immédiatement et qui demande un autre rayonnement raccordé. J'ai déjà une réponse très insatisfaisante et là j'interpelle publiquement la SNCF puisqu'elle trouve tout à fait normal que pour les gens qui arriveraient par la ligne Béziers Neussargues quelle que soit la localisation de la gare, on leur impose une double correspondance, ce qui est une imbécillité parfaite parce que l'optimisation du drainage et du trafic vers la ligne grande vitesse, ce sont des quais de transbordement directs vers la destination finale. On ne multiplie pas les changements de ligne si on veut que les gens prennent le train. Et l'enjeu d'une nouvelle gare, c'est une gare qui doit permettre une interconnexion

parfaite avec tous les réseaux existants pour optimiser le cadencement des TER sur la région et les jonctions avec les lignes venant de Bordeaux et se prolongeant vers l'autre côté. La problématique, elle n'est pas non seulement Nord-Sud, elle est l'Arc Latin, et l'Arc Latin ne s'arrête pas à Marseille, cela va jusqu'à Nice. Donc, l'autre réflexion, elle doit être vraiment sur une ouverture à grande largeur. Donc, en fonction de ces éléments-là, nous nous prononçons clairement pour le projet trois. Et sur la question de l'investissement, je crois qu'il faut avoir des éléments beaucoup plus précis quant au retour sur investissement, c'est-à-dire le prix des billets, le prix du fret qui rentre pour envisager une large part de financement par un ensemble public interrégional transfrontalier Catalogne et Languedoc-Roussillon. Cela, c'est déjà fait sur la région. On a mobilisé les épargnes régionales pour des projets porteurs pour l'emploi. Cela a très bien marché dans les années 80, cela remarquerait certainement si on relevait ce défi, à condition, bien sûr, qu'avec Réseau Ferré de France, on voit les possibilités de retour sur investissement en tenant compte qu'on a un problème, l'épargne populaire a des exigences différentes d'un emprunt sur les marchés boursiers classiques, et peut admettre des délais de remboursement différents. Donc, la question, c'est de savoir, sur combien de temps on envisage le remboursement de cet emprunt. De toute façon, au niveau d'une bonne gestion, il sera nécessaire sur la nouvelle ligne de faire des amortissements et les amortissements peuvent être dédiés, en technique comptable et financière, au remboursement d'emprunt. Donc là, il y a vraiment un axe à soulever, c'est vraiment un appel à une mobilisation de l'épargne et j'insiste une épargne interrégionale et transfrontalière sur cette opération-là parce qu'il ne faut pas oublier que nous sommes ici dans une perspective de développement soutenable et socialement équitable pour les pays occitans et catalans parce que les bassins d'emploi de Béziers et de Narbonne sont au carrefour stratégique de ces pays. Et je vous le dis en français et en occitan. J'ai déjà une réponse parce que si je dis en occitan, il faut que je donne la traduction en français pour que cela soit pris en compte. Donc, (intervention en occitan) : Nous voulons vivre au pays et nous voulons revitaliser le train au pays.

Claude BERNET

Merci beaucoup Monsieur. Alors, on va donner la parole au micro 3 et puis, comme il y a un certain nombre de gens qui commencent à s'en aller. Je voudrais tout de même que la salle puisse écouter un peu ce que pense la SNCF de tout cela. Donc micro 3, ce sera la dernière intervention, si j'ose dire, de la salle. Ensuite, ce sera Madame Eymieu qui a pris soins de s'approcher du micro 1. Donc, micro 3, allez-y.

Louis GRANDJACQUET

Louis Grandjacquet, Association TGV Sud Territoires Environnement. Pour répondre aux besoins du territoire, donc, je ne vais pas revenir sur tout ce qui a été déjà détaillé par d'autres. La situation de zone de transit a nécessité un report maximum de transports de la route sur le rail pour des raisons d'économie d'énergie, de protection de l'environnement et de cadre de vie. Et là, les dernières informations qu'on avait données sur l'évolution climatique et le fait qu'elle se fait plus rapidement que ce qu'on avait pensé ne peuvent que nous inciter à prendre très au sérieux cette question. Pour la cohérence du réseau qui conditionne l'efficacité et le débit maximum et puis pour anticiper sur les besoins à venir même en tenant compte de la nécessité d'un usage plus mesuré des transports, d'un recours maximum aux ressources de proximité, donc, nous sommes favorables à un scénario inspiré du scénario trois, en tout cas, d'une ligne mixte avec réserve foncière pour un doublement possible de la voie à l'avenir. Donc, nous préconisons privilégier l'emploi et la modernisation des gares existantes et le raccordement à la ligne nouvelle, l'étude de la mise en place, parallèlement au projet de ligne nouvelle, dans le schéma directeur régional de déplacement étudiant la mise en valeur du réseau ferroviaire secondaire, la revitalisation de ligne potentiellement

intéressante dont l'exploitation a été abandonnée et le développement, à chaque fois que cela s'avèrera pertinent, du transport en commun ferroviaire, routier, fluvial ou marin en prenant réellement en compte et du poids sur notre environnement. Et puis en ce qui concerne le report modal, j'avoue que je n'ai pas très bien compris le fait qu'on a évoqué qu'il faudrait quatre cent trains pour une partie seulement du trafic fret. Les 400 trains par jour de 1 500 tonnes, cela ferait 180 millions de tonnes par an sur 300 jours. Cent quatre-vingt millions de tonnes par an, alors que le trafic routier fret actuel est de 107 millions. En fait, si on voulait transférer un quart du trafic fret sur la route, il faudrait de l'ordre de 50 à 70 dix trains, cela dépend si on prend les trains de 1 000 tonnes ou 1 500 tonnes. C'est en tout cas la capacité qui paraît nécessaire pour qu'un transfert significatif de la route sur le rail puisse se faire. Merci.

Claude BERNET

Merci beaucoup. Alors, Madame Eymieu.

Laurence EYMIEU

Merci de me donner la parole et surtout de nous demander de nous exprimer donc aujourd'hui dans ce débat public. Alors, notre expression est celle d'un exploitant ferroviaire. Vous savez qu'il y en a d'autres aujourd'hui sur le réseau ferré national. Expert du transport de voyageurs et de marchandises, c'est pour contribuer de manière la plus constructive possible au débat pour ce projet qui est bien sûr urgent et indispensable que nous nous exprimons ce soir. Nous le ferons aussi Monsieur le Président, vous le savez, au travers d'un cahier d'acteurs que nous sommes en train de terminer et que nous vous transmettrons dans les jours qui viennent. Alors, je commencerais par la question de la mixité puisqu'en fait c'est un peu l'enjeu du débat ce soir et je vous dirais que la SNCF est pour la mixité. Mais elle est pour une mixité qui est un peu différente de celle qui a été abordée jusqu'ici. Nous sommes pour la mixité du corridor languedocien ou plus exactement de l'artère ferroviaire qui irrigue le Languedoc-Roussillon. Notre souhait, cela serait en effet pour faire face à l'augmentation des trafics attendus et pour faire face aux objectifs de report modal du Grenelle dont on a beaucoup parlé, d'avoir trois lignes dédiées : pour le fret, pour la grande vitesse et pour le transport régional. Cela existe déjà dans le couloir rhodanien comme cela a été exprimé tout à l'heure. Alors, pourquoi des lignes dédiées ? Pour permettre aux transporteurs de répondre au mieux à l'ensemble des besoins qui sont exprimés. Alors, ces besoins, c'est quoi ? Ce sont des liaisons TER périurbaines dédiées à chaque bassin de vie, ce sont des liaisons intercités dans le chapelet de ville du Languedoc-Roussillon, ce sont des liaisons à grande vitesse dans la région et avec les régions voisines, avec la France et avec l'Europe, ce sont aussi des besoins de frets régionaux avec notamment en connexion avec le développement des ports de la région et c'est aussi l'écoulement du fret national et international. Alors, cela ce sont les besoins généraux. Maintenant, pourquoi en particulier une ligne dédiée pour le fret ? Il y a une première raison. C'est parce que, nous, on est transporteur et que notre objectif c'est de réaliser le meilleur service pour que nos clients chargeurs nous préfèrent aux camions. Or, dans ce choix, la qualité et les caractéristiques de l'infrastructure sont déterminantes pour la qualité et donc la compétitivité du service rendu. Alors, mon collègue Jean Rouche qui est présent avec nous et qui est Directeur du fret SNCF de la région Sud-est pourra éventuellement compléter mes propos tout à l'heure. Mais je vais vous donner une image pour que vous compreniez ce qu'on veut dire. Une image d'ailleurs que je prends par comparaison à la route. Si vous prenez une autoroute, tout le monde a l'habitude de prendre une autoroute, vous avez des camions lourds et longs qui roulent sur une file qui est réservée à droite pour laisser filer les voitures qui roulent plus vite. C'est comme cela que cela fonctionne. Donc, l'autoroute sépare les flux rapides et les flux lents. C'est pareil pour le chemin de fer, ce n'est pas plus compliqué. Les trains rapides et les trains de marchandises donc ne sont pas faits pour rouler

ensemble. En fait, le passage de l'un finit par pénaliser le passage de l'autre. On risque finalement de faire arrêter l'un des trains puisqu'en fait un TGV ne peut pas doubler un train de marchandises sauf avec les voies d'évitement dont on a parlé tout à l'heure mais j'y reviendrais. Au final, c'est en fait la qualité du service rendu qui est en cause et qui risque d'être diminué. Et donc, c'est le choix du train par les clients qui risque d'être remis en cause. On a parlé de l'Allemagne tout à l'heure et on s'est rendu compte qu'en fait il y a eu des tentatives de mixité de faites mais que cette mixité grande vitesse et fret, les Allemands, ils n'ont pas fait, ils sont revenus en arrière où alors on est sur une mixité temporelle. Ce n'est pas une vraie mixité, pas une mixité au sens où on l'entend quand on en parle ici. On peut, certes, je l'ai dit tout à l'heure, faire des voies d'évitement comme c'est prévu dans l'un des scénarios qui sont mis au débat pour permettre la circulation des deux types de trains. Cela renchérit le projet, on l'a dit, et cela ne permet pas une circulation en nombre. Deux trains de fret et deux TGV sur la même ligne, c'est bien cela la question. Dans les scénarios qui sont proposés, on voit que c'est seulement un tiers des trains de fret qui circule sur la ligne nouvelle à l'horizon 2020. Alors, cette question du nombre, cela m'amène à vous parler maintenant de la capacité de la ligne, comme on dit dans le jargon ferroviaire. Et donc, cela m'amène à la deuxième raison pour laquelle nous sommes pour cette artère languedocienne mixte avec une ligne dédiée fret. Cette deuxième raison, c'est le projet de loi du Grenelle de l'environnement qui fixe en fait des objectifs extrêmement ambitieux de rebord de la route vers le fer. Ce projet de loi, il dit qu'à l'horizon 2022, il faudra faire 25 % de transports de marchandises avec des modes de transport non routiers. Alors, pour vous donner une idée, aujourd'hui, on a environ 80 trains sur la ligne actuelle. Les scénarios qui vous sont proposés là, au débat public, proposent au maximum 240 trains de fret sur l'ensemble des deux lignes. C'est en fait presque deux fois moins que ce qu'il faudrait pour atteindre les enjeux du Grenelle. Alors, notre préférence irait donc à un projet qui intègre la nécessité d'une ligne dédiée fret. Mais seulement, comment arriver à cette ligne dédiée fret ? On est bien conscient, bien sûr, que ces objectifs du Grenelle, ils sont extrêmement ambitieux et que, peut-être, on ne sera pas en capacité et en mesure de les mettre tout de suite sur les rails à l'horizon 2020. Alors, pourquoi on ne serait pas en capacité de les mettre tout de suite sur le rail ? Parce qu'en fait, pour que le report du fret sur le rail se fasse à cette échelle, il faut d'abord des infrastructures adaptées sur l'ensemble du réseau européen. On est la partie d'un tout en fait, ici aussi. Ensuite, il faut une organisation performante de la production du service par les transporteurs. Cela nous regarde, cela regarde la SNCF. Et il faudra sans doute, et enfin, les décisions publiques qui favorisent le rail. Alors, la taxe camion en est un exemple. Tout cela prendra un peu de temps, mais cela devra se faire. Et il nous faut donc, dès aujourd'hui, nous interroger sur : comment mettre notre prochaine ligne nouvelle en capacité d'accueillir à la fois ce report modal du camion vers le rail et de satisfaire la demande des voyageurs qui seront de plus en plus nombreux à avoir besoin du train ou à vouloir prendre le train. Donc, notre proposition à nous, c'est de réaliser une première étape de cette artère languedocienne mixte, en commençant tout de suite par une ligne dédiée à la grande vitesse, voire à la très grande vitesse. Pourquoi ? Parce que le réseau européen de la grande vitesse existe déjà, et qu'il manque, tout le monde l'a dit, ce barreau languedocien pour le terminer. Cela c'est la première raison. Deuxièmement, parce que l'impact de la grande vitesse sur le report modal de la voiture et de l'avion vers le rail est réel et prouvé. Cela a un effet important. Troisièmement, cette ligne dédiée à la grande vitesse nous donnera la capacité de développer une offre ferroviaire attractive au service de la région. On pourra faire des intercity grande vitesse pour interconnecter le chapelet de ville languedocienne et les métropoles proches, par exemple. Michel Lebœuf qui est présent aujourd'hui, à côté de moi, pourrait vous en parler tout à l'heure, également, et vous parler des gares. Mais en fait, nous vous proposons donc une ligne à grande vitesse dédiée sur une plateforme double, qui intègre d'ores et déjà, les besoins futurs du fret. Pour accueillir une future

ligne dédiée fret, soit sur l'ensemble du parcours, soit sur les zones les plus saturées, et en particulier, pour contourner les agglomérations. Après tout, quand on regarde les projets qui nous sont soumis, dans le scénario de LGV mixte, il est prévu près de 50 % de voies d'évitement pour faire circuler la grande vitesse et quelques trains de fret. En mettant bout à bout ces voies d'évitement, on aurait déjà, un morceau de ligne dédiée au fret. Voilà, alors, les études à venir pourraient déterminer la faisabilité de tout ou partie de la plate-forme et son calendrier pertinent de réalisation. Voilà en quelques mots, la position de la SNCF qui pourrait être complétée plus tard par mes collègues, si le débat le permet.

Claude BERNET

Merci beaucoup. Je ne voudrais pas priver vos collègues de parole, mais il est déjà 10h 20. Je pense que vous avez dit, en soi, tout à fait intéressant, et en tout cas sous forme de cahier d'acteurs, pourra être versé au débat. Moi, je vais vous proposer à moins qu'il y ait... Est-ce qu'il y a des réactions à ce que vient de dire Laurence Eymieu. Bon, il y a un monsieur là, on va lui donner la parole. Micro numéro 1.

Intervenant

Franchement, je ne comprends pas ce qui se passe. On est dans un débat public, c'est-à-dire, grand public. Et on s'aperçoit que les experts ne se sont pas consultés auparavant. Et on découvre que la SNCF passe une commande complètement différente. C'est ahurissant.

Claude BERNET

Vous pouvez tout à fait avoir cette réaction-là. Moi, je suis très content, au contraire, que deux entreprises publiques et des opinions qui peuvent être différentes, je dirais que moi, je les porte au compte rendu du débat et il reviendra aux décideurs, au pluriel, qui sont en même temps, ceux qui décideront du financement, de se prononcer. Donc, au contraire, je ne passe pas une seconde de mon activité de président, ni aucun de mes collègues ne passe une seconde à arranger les débats futurs.

Monsieur numéro 1. Ah oui, c'est Monsieur Leboeuf de la SNCF justement.

Michel LEBŒUF

Monsieur Leboeuf, Directeur grands projets et prospectives de la SNCF. Donc, je veux reprendre un peu dans la continuité des paroles de ma collègue Laurence Eymieu. Mais plus en parlant des dessertes.

Je voudrais vous faire remarquer que sur Paris Montpellier par exemple, l'avion est plus rapide que le TGV mais le trafic est dans le TGV. Et sur la plupart des relations où le TGV roule en concurrence avec l'avion, il a également la majorité du marché. Alors, comment ça se fait ? Eh bien, il y a trois raisons à ça. La première c'est que nos prix finalement sont compétitifs. La deuxième c'est que par rapport à l'avion, nous offrons un porte-à-porte qui est meilleur. Et la troisième c'est que nous offrons aussi des fréquences de dessertes qui sont très élevées. Je voudrais reprendre ces trois points et en tirer des conséquences. Le premier point c'est que 30 % des coûts de la SNCF aujourd'hui ; et tout cas 30 % des coûts du TGV, sont les péages ; c'est-à-dire l'infrastructure. Donc, le coût de l'infrastructure a une très grosse influence sur le coût de production et donc sur le prix que paie le voyageur. Quand je compare la ligne dédiée voyageur 320 km/h avec la ligne mixte à 220 et 120 km/h, 220 pour le voyageur, 120 pour le fret, et que je prends la plaquette qui vous a été distribuée et que je compare les coûts de ces 2 lignes hors gares, l'écart est de 20 %. Par ailleurs, le gain de temps que fait une ligne dédiée par rapport à la ligne mixte, il est également de 20 %. Autrement dit, la ligne dédiée, c'est 20 % plus cher pour une efficacité en temps 20 % plus faible et également pour des fréquences ou un positionnement horaire des trains qui sera moins bon.

Si je prends le point de vue du voyageur, la ligne mixte c'est plus chère pour moins vite avec des horaires moins adaptés.

Maintenant, j'arrive au porte-à-porte. Le porte-à-porte c'est à la fois la vitesse et également le cœur de la ville. Le cœur de la ville, il est très important d'arriver au cœur de la ville. C'est notre force par rapport à l'avion. Avec le projet, nous continuerons de desservir les gares qui sont aux centres des villes. Mais il faut aussi voir que les villes se développent. La gare est certes au centre historique de la ville, elle est au cœur de la ville historique mais elle n'est pas au cœur de toutes habitations. Donc là où la ville se développe, pourquoi ne pas envisager des gares nouvelles ? Et ces gares nouvelles ont un avantage, c'est que dans certains cas, en n'entrant pas dans le centre de la ville, on évite de perdre trop de temps. Il nous faut un bon compromis entre la desserte en surface de la ville et le temps de bout en bout.

Donc, la SNCF se prononce favorablement pour que des gares nouvelles soient créées pas forcément immédiatement mais elles posent là-dessus une condition très ferme, c'est que ces gares doivent être à l'intersection avec le réseau existant. Nous considérons qu'il est inacceptable de mettre une gare et d'obliger que les gens prennent leurs voitures pour aller prendre le train.

Par conséquent, nous voyons bien des gares nouvelles par exemple dans le coin du Soler, près de Perpignan, sur la ligne qui va vers Villefranche, nous en voyons bien une à l'ouest de Narbonne sur la ligne qui va vers Carcassonne, nous en voyons bien une à l'est de Béziers sur également la ligne qui va vers l'est. Pour Montpellier et Nîmes, il y a plusieurs solutions d'intersection avec des lignes qui existent. Donc, voilà ce que je voulais dire sur les gares nouvelles.

Maintenant vous comprenez bien que si le TGV continue à desservir les centres-villes avec plus de fréquences, si la Région maintient sa volonté de faire multiplier les TER, si la Région ajoute là-dessus l'idée d'avoir des trains à grande vitesse régionaux qui forcément iront dans les centres-villes, eh bien, il y a un problème de capacité dans les villes. Et pour résoudre ce problème, la seule solution c'est de sortir le fret. Il est assez logique que le fret ne traverse pas le centre des villes. Alors, comment sortir le fret ? Soit faire la ligne mixte telle qu'elle est proposée, la SNCF considère que ce n'est pas une bonne solution, que c'est une fausse manœuvre. Pourquoi ? Parce que ça veut dire donner au fret comme avenir de cohabiter avec les trains qui sont les plus incompatibles avec lui. Ça donne au fret comme avenir de cohabiter avec des trains qui vont deux ou trois fois plus vite que lui. Nous savons parfaitement que ceci est une fausse manœuvre. Donc, la solution que nous préconisons, c'est de prévoir une surface de l'emprise assez large pour pouvoir y installer quatre voies : deux voies dédiées voyageur à très grande vitesse, et pourquoi ne pas penser à 360 à l'heure ? Et deux voies pour le fret avec en priorité la réalisation de ces voies fret pour le contournement de Béziers parce que c'est un nœud important, un contournement ferroviaire de Perpignan aussi est relativement facile.

Par ailleurs, le profil de la Région, au moins entre Béziers et Montpellier est relativement plat et donc, effectivement, on peut prévoir de construire progressivement les deux voies qui seront nécessaires au fret. Si l'on veut avoir l'ambition d'un report modal important, il faut se donner les moyens de cette ambition. Il ne faut pas proposer une ligne qui est une fausse manœuvre en termes de capacité, en termes d'accueil simultané de trains extrêmement rapides et de trains extrêmement lents. Merci.

Claude BERNET

Merci beaucoup. Je crois qu'on va tous se libérer mutuellement parce qu'il est tard. En tout cas, je vous remercie de votre attention. Je pense que le vœu du Sénateur Maire a été parfaitement exécuté ; c'est-à-dire qu'il n'y a pas eu de langues-de-bois et il y a eu de très grandes diversités d'opinions. Pour être politiquement correct, tout a été dit. Je dirais que comme certains l'ont dit, on a commencé à réfléchir un ensemble de sujets et

les débats qui suivront seront peut-être utiles, je le dis pour les gens qui voudront suivre notamment le 14 avril à 19h à Cap d'Agde. Merci beaucoup. |