

RÉUNION PUBLIQUE
SUR LE PROJET DE LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Judi 23 avril
Nîmes, Hôtel Atria
19h - 22h

Commission particulière du débat public

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

Réseau Ferré de France

- Christian PETIT, Directeur régional de Réseau Ferré de France
- Pascal BIDAN, directeur du projet CNM
- Edouard PARANT, Chef de projet LNMP
- M. Joseph GIORDANO, chargé des travaux
- Bruno BEAUCHET, charge de mission Economique
- Jean-François RUIZ, Chargé de mission Environnement

Expert invité par la CPDP

- ***Gares centrales ou gares nouvelles ?*** : Laurent CHAPELON, Professeur de géographie et d'aménagement de l'espace, Université Montpellier III

Claude BERNET

Conformément à la tradition du débat, je vais demander à Monsieur le Sénateur-Maire Jean Louis Fournier d'ouvrir ce débat public à Nîmes.

Jean Paul FOURNIER

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les membres de la Commission particulière du débat public, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs.

D'abord, je souhaite vous exprimer ma satisfaction de vous accueillir toutes et tous à Nîmes ce soir pour un débat public qui revêt à mes yeux et à ceux de l'ensemble des élus de la ville et de l'agglomération une importance toute particulière. L'enjeu pour l'avenir de notre territoire est fondamental. C'est pour cela que je souhaite bien au-delà de ces quelques mots d'accueil vous exprimer d'emblée ma position et celle de mes collègues, souhaitant que chacun ici puisse prendre bien conscience que nos paroles vont engager l'avenir de nos enfants et des générations futures. Il ne doit échapper à personne que la principale thématique retenue pour cette réunion à Nîmes porte sur la création d'une gare nouvelle. C'est en effet pour nous, au cœur de l'agglomération de Nîmes Métropole mais plus généralement pour le Département du Gard à la jonction entre deux régions sur l'arc méditerranéen, l'enjeu central du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.

La position des élus Nîmois et de l'agglomération et bien au-delà, Monsieur le Président vous le savez, est très claire et sans ambiguïté. Il est fondamental pour notre territoire d'être relié au réseau national et européen de la grande vitesse et que ce réseau bénéficie pleinement à notre économie et à nos concitoyens. Autrement dit, nous ne voulons pas regarder passer les trains. Ceux qui se placent dans cette posture, ceux qui refusent que tout soit fait pour que nous réussissions à bénéficier pleinement des investissements réalisés aujourd'hui en s'opposant à la réalisation d'une gare nouvelle, ceux-là porteraient une très lourde responsabilité dans les années à venir s'ils parvenaient à leurs fins. Ils obligeront peut-être des futures générations à prendre la liaison internationale à Montpellier car eux, ne vous y trompez pas, auront une gare. Nous voulons que la grande vitesse soit une véritable chance de développement, d'échange et de prospérité. Nous voulons que la grande vitesse soit en liaison directe avec le réseau TER et les transports en commun au cœur de l'étoile ferroviaire de Nîmes. C'est de la sorte que nous bâtissons un système de transport global et performant du territoire de Nîmes et d'Alès. Cela passe, je le dis clairement, par la réalisation d'une gare nouvelle à l'horizon de la grande vitesse. C'est notre objectif central et prioritaire. Vous le savez, la communauté d'agglomération de Nîmes Métropole que je préside est très fortement engagée dans ce projet. Mais il faut ici le rappeler, c'est la seule collectivité impliquée dans cette opération à ne pas avoir encore signé le protocole d'intention préalable avec le Ministre d'Etat Jean-Louis Borloo sur le financement du contournement Nîmes-Montpellier.

Je profite d'ailleurs de cette occasion pour dire très clairement que nous ne signerons pas tant que nous n'aurons pas la certitude d'avoir été entendus.

J'ai bon espoir quand je garde en mémoire les termes du courrier que m'a adressé Jean-Louis Borloo le 12 juin 2008 et dont je vous cite l'essentiel. Il m'écrivait : je partage votre engagement en faveur de la création d'une gare sur la ligne nouvelle à Manduel reliée au réseau TER et à la gare centrale de Nîmes. Ce sera la variante de base de l'Etat dans les discussions à venir. Le site de Manduel présente des avantages incontestables au niveau de sa liaison avec le réseau TER, de sa

symétrie par rapport au site prévu à Montpellier et de son ouverture sur les territoires de l'est du Gard et des régions voisines. Il a été constaté sur d'autres liaisons TGV l'intérêt de correspondance TGV-TER surtout dans l'optique du développement à long terme.

Si ce texte signé de la main du Ministre d'Etat est sans ambiguïté, il ne garantit pas pour l'heure que nos choix soient respectés.

Or, je le rappelle, une fois encore, notre engagement politique et financier est conditionné notamment par l'engagement formel pour la création d'une gare nouvelle à Manduel.

J'ai reçu un mandat extrêmement précis en ce sens et je n'entends pas y déroger. Si notre communauté d'agglomération a confirmé dès l'origine son intention de participer financièrement à cette opération à hauteur de 30 millions d'euros, c'est dans l'objectif d'aboutir à un projet cohérent pour le développement de notre territoire. Sans entrer dans le détail de la contribution écrite de notre collectivité, je tiens ici à en rappeler les grands principes.

Tout d'abord, je viens de le rappeler, notre exigence d'obtenir la création d'une gare nouvelle à Manduel à l'échéance, bien sûr, de la mise en service de la ligne à grande vitesse. Une création de gare nouvelle doit intégrer une liaison à la gare centrale destinée quant à elle à rester au cœur de l'étoile ferroviaire pour la future desserte TER du territoire.

Cette relation entre la gare centrale de Nîmes et la nouvelle gare de Manduel permettra, par la mise en place de navettes de type train tram, de répondre pleinement aux objectifs d'intermodalité qui conditionnent la cohérence globale de notre politique de transport collectif. Cette relation gare centrale nouvelle gare nous permettra de répondre également aux attentes légitimes de nos concitoyens en termes de rapidité de déplacement et de développement durable auxquels nous sommes nous-mêmes très attachés.

Cet objectif ne pourra être efficace qu'à la condition que le trafic fret, qui aujourd'hui traverse le centre-ville, soit reporté sur la nouvelle ligne.

Le report du fret sur la ligne nouvelle est pour nous un impératif catégorique sur lequel nous ne céderons pas. Les sillons qui seront ainsi libérés pourront être réaffectés à la desserte TER du territoire permettant une meilleure utilisation de l'étoile ferroviaire.

Enfin, sans être plus long, le raccordement complet entre la ligne nouvelle et la ligne Nîmes Ouest nous semble déterminant et pourrait être réalisé par l'adaptation de la ligne du Grau du Roi permettant ainsi de renforcer des connexions intercités et la desserte du sud du Gard et des stations balnéaires. Ce raccordement complet est prêt à offrir une véritable perspective de développement et de désenclavement de tout le nord du Département du Gard, c'est la raison, je le rappelle, pour laquelle avec mon ami Max Roustan, nous avons placé cette thématique au cœur de l'action commune que nous menons au sein de l'association des agglomérations de Nîmes et d'Alès.

Vous le voyez, les enjeux de ce débat dépassent très largement les simples intérêts du bassin nîmois mais touchent à l'avenir de tout un département, du littoral jusqu'aux Cévennes.

Comment pourrions-nous penser et construire notre avenir sans offrir une véritable perspective de développement partagé à tous nos territoires ? Les propositions que nous vous avons soumises et que je tiens à vous résumer sont pleinement en cohérence avec l'objectif de développement durable porté par le Grenelle de l'environnement et le sont au cœur des actions en priorité que nous devons mener

pour donner à nos enfants et petits-enfants la chance de pouvoir demain vivre et travailler ici dans ce merveilleux espace.

Je voudrais ici rappeler qu'il ne faut jamais oublier le terme développement dans l'expression « développement durable » car il s'agit bien évidemment d'accompagner le développement d'un territoire, celui de notre agglomération qui connaît l'une des croissances les plus élevées de France avec près de 20 000 habitants supplémentaires au cours des six dernières années.

Je sais que l'heure, aujourd'hui, est au débat avec les experts et la population présents, mais je tenais à rappeler de manière très claire la position unanime des élus de Nîmes Métropole ; William Portal vice-président de Nîmes Métropole, délégué au transport, reviendra d'ailleurs au cours de la soirée sur les attentes de notre collectivité à une position partagée par des acteurs économiques qui sont présents également ce soir, en particulier, la création de cette gare nouvelle à Manduel ainsi que le report du fret sur la ligne nouvelle, Mesdames et Messieurs, vous l'aurez compris, nous ne sommes pas disposés à regarder passer les trains.

La grande vitesse est un véritable atout pour tous nos concitoyens, pour notre économie, pour le développement des transports respectueux de notre environnement. La grande vitesse ne doit pas traverser notre territoire, elle doit l'irriguer. Je dirais même le féconder.

Je vous remercie Monsieur le Président d'avoir organisé cette réunion ici à Nîmes. Je remercie également tous les élus et tous les Nîmois et Gardois présents ce soir et qui prennent à cœur d'agir en citoyens pour l'avenir de leur territoire. Je remercie le public nombreux qui est venu marquer l'attachement de chacune et chacun d'entre nous à l'avenir des générations futures. Je vous invite maintenant Monsieur le Président à présenter à chacun le débat qui nous rassemble. Merci.

Claude BERNET

Merci Monsieur le Maire.

Mesdames et Messieurs, comme l'a souligné Monsieur Fournier, vous êtes nombreux. Et j'allais dire déjà le premier objectif de ce débat public ce soir à Nîmes est atteint, c'est que vous soyez nombreux. Si vous êtes nombreux, ça veut dire que vous allez vous exprimer. Il va donc falloir que nous respections un certain nombre de règles du débat. Il y a ici deux micros qui sont à peu près à moitié des travées. Et donc pour s'exprimer, il faut se rendre à un micro et comme ça, je peux vous voir et essayer de vous donner la parole. J'espère pouvoir donner la parole au maximum de monde. En général, dans une bonne réunion de débat public, il y a une vingtaine de personnes qui s'expriment à condition que chacun reste bien dans un délai d'environ 3 à 4 min maximum. D'ailleurs, vous aurez un minuteur qui vous le dira. Et puis, je le dis pour la régie, je souhaiterais qu'il y ait un micro baladeur pour les 3 ou 4 premiers rangs.

Alors en deux mots, vous dire un peu le sens de ce débat public. Je me demande si c'est encore nécessaire, si j'en juge par la qualité et le nombre des articles qui sont parus, notamment dans les pages nîmoises d'un certain nombre de quotidiens et d'hebdomadaires, je remercie d'ailleurs la presse d'accompagner ce débat depuis le début et qui a très largement servi à ce que vous sachiez de quoi il s'agit.

Le débat public, je rappelle que ce n'est pas une petite concertation voulue pour faire joli, c'est une obligation de la loi, d'une loi du 27 février 2002. Loi sur la démocratie de proximité dont l'objectif est tout à fait ambitieux puisque l'idée, c'est de faire en sorte que le public dans sa globalité, dans toutes ses composantes, qu'il s'agisse des simples particuliers, des collectivités territoriales, des chambres consulaires, des

associations, que tous ceux qui composent la communauté , puissent s'exprimer sur un grand équipement avant qu'il ne soit construit et même avant qu'il ne soit décidé. Cet objectif est un objectif ambitieux, il suppose un certain nombre de moyens. Le premier d'entre eux, c'est la Commission nationale du débat public, institution parisienne qui se déconcentre en nommant des commissions particulières de débat public chargées de suivre les débats. Je vous présente en un mot les membres qui sont là aujourd'hui. Il y en a une qui est absente malheureusement parce qu'elle participe d'ailleurs à d'autres institutions civiques, mais je vous présente à mes côtés Chantal Sayaret qui se trouve être une ancienne élue du Havre et qui est spécialiste des problèmes d'environnement.

A ses côtés, Jean-Pierre Richer qui est notamment l'ancien Préfet de la région du Nord Pas-de-Calais,

A côté de Jean-Pierre Richer, un paysagiste, Didier Corot qui est provençal, en tout cas provençal d'adoption mais qui n'a pas mal travaillé notamment dans cette région. Et encore à ses côtés, Claude-Sylvain Lopez qui est l'ancien Président du Tribunal administratif de Lyon et qui est d'ailleurs membre de la Commission nationale du débat public et qui est notamment notre spécialiste, entre autres, des problèmes juridiques.

Le dernier, je vous le présenterai tout à l'heure, ce n'est pas un membre de la commission, c'est un expert. D'ailleurs, il a la moitié de notre âge

Donc une commission du débat public fonctionne avec un certain nombre de moyens. Ces moyens sont d'abord des publications. Publications dont d'ailleurs, vous avez à la sortie de cette salle, un certain nombre d'exemplaires. Le dossier du maître d'ouvrage, très complet qui va vous être exposé dans quelques minutes ; Les cahiers d'acteur et de ce point de vue, je pense que nous avons déjà sorti le cahier d'acteur de la CCI de Nîmes, dont je remercie le Président. Nous allons sortir d'ici quelques jours le cahier d'acteur de la Communauté d'agglomération de Nîmes. Et je pense qu'au total, d'ici la fin de ce débat, nous serons à certainement plus de 30 cahiers d'acteur. Ce sont des contributions de la part des institutions. Douze réunions publiques, on le disait tout à l'heure. Aujourd'hui c'est intéressant, nous sommes à mi-parcours. Nîmes accueille la sixième réunion. Il y aura d'ailleurs une autre réunion dans le Gard le 11 juin à Alès et j'invite ceux que ça intéresse à y participer également. Donc comme vous l'avez vu, en voyant la liste, nous avons essayé de couvrir l'ensemble du territoire concerné en faisant en sorte qu'aucune réunion ne se trouve à plus de 60 km d'une autre pour que les gens qui font l'effort, et que je salue, de venir en réunion publique puissent tout même ne pas faire trop de kilomètres et rentrer chez eux à des heures dues.

Un autre outil tout à fait essentiel du débat public, je vous invite d'ailleurs à le regarder parce qu'il est en train de devenir, au fur et à mesure que le débat se déroule, une mine d'information, c'est le site Internet dont vous avez les coordonnées devant vous. Sur ce site Internet, vous trouvez tous les documents du débat. Mais vous commencez à trouver ce qui commence à devenir de plus en plus intéressant, les verbatims des réunions qui se sont déjà déroulées. Actuellement je crois qu'il y en a trois : Montpellier, Narbonne, Perpignan. Et puis, vous avez les questions et les avis des institutions et des personnes. Actuellement nous avons enregistré 1 800 questions. Et d'ailleurs, c'est un énorme travail pour le maître d'ouvrage qui est largement chargé de la réponse à ces questions. Nous avons enregistré également plus de 450 avis de personnes qui ont reçu le dossier, qui l'ont lu, qui ont travaillé, qui ont souhaité donner leur avis.

Ce qui fait que, et ça me permet de passer à la diapositive suivante, nous n'aurons peut-être pas trop de mal à faire le compte-rendu de ce débat parce que les positions sont claires, intéressantes, argumentées. Nous aurons peut-être beaucoup de matière et il faudra peut-être que nous fassions un compte-rendu un peu plus épais que d'habitude. Je vous rappelle qu'un compte-rendu de débat public, ça fait entre 60 et 80 pages. Là, je doute qu'on y arrive compte tenu du nombre de contributions qui nous sont adressées. Mais ce compte-rendu, nous le sortirons quoi qu'il arrive dans les 2 mois qui suivront la fin du débat ; c'est-à-dire avant le 3 septembre. Et nous le sortirons d'ailleurs avec l'aval de notre Commission nationale du débat public.

Et puis à partir de là, on nous dit souvent : « Et qu'est-ce qui se passe après ? » Eh bien, le maître d'ouvrage a 3 mois jusqu'au 3 décembre pour, de façon officielle et écrite, j'allais presque dire solennelle, tirer les conclusions du débat. Il est bien évident que le maître d'ouvrage, Réseau ferré de France, on y reviendra à l'occasion du débat, aura besoin d'un très important soutien financier si cette ligne est réalisée et que donc il ne sera pas seul à décider, que l'Etat, les grandes collectivités territoriales, participeront. Monsieur Fournier a rappelé à l'instant les conditions qui sont celles de la Communauté d'agglomération de Nîmes. Eh bien, l'Etat, les grandes collectivités territoriales, particulièrement le Conseil régional qui vient d'ailleurs de rendre un avis, semble-t-il, à l'unanimité – je l'attends pour le publier – devront se prononcer. Donc, ce sera une décision de l'Etat au total avec une concertation forte avec les élus dans cette période de la fin de l'année.

Les questions qui sont en débat, je vais passer rapidement dessus. Monsieur Christian Petit, Directeur Général, et Monsieur Edouard Parant, vont, vous les indiquer : « Faut-il construire la ligne ? Cette ligne doit-elle être mixte ou spécialisée ? » On va évidemment vous expliquer mais je pense qu'aujourd'hui, tout le monde sait dans la région ce qu'est une ligne mixte. « Où passer ? Avec quelles précautions ? » Et là-dessus, on commence à recevoir des avis extrêmement intéressants concernant notamment la protection de l'environnement. Et puis un sujet qui, on l'a compris, intéresse particulièrement les Nîmois : « Avec ou sans gare nouvelle ? » Et puis un dernier sujet qui est le sujet du financement.

Alors aujourd'hui, notre programme va être extrêmement simple. Premièrement, nous allons demander au maître d'ouvrage d'expliquer son projet. Deuxièmement, nous avons dans cette salle, un certain nombre d'experts que je remercie. D'abord Hervé Chapelon qui est maître de conférences à l'Université de Montpellier III qui a travaillé sur les problèmes de gares et qui nous parlera de façon ouverte avec la vision de la recherche des problèmes de gares. Et puis également, le maître d'ouvrage est venu en nombre puisque sont présents non seulement la Direction régionale chargée notamment du projet Ligne nouvelle Montpellier – Perpignan, mais également l'équipe dirigée par Monsieur Bidan de RFF central qui est chargé du contournement Nîmes-Montpellier parce que nous nous sommes dit, en regardant notamment les questions que posent les Nîmois sur le CNM que peut-être il y avait un certain nombre de questions techniques portant sur le CNM qui seraient posées et nous avons décidé d'y répondre bien qu'aujourd'hui, je le rappelle, nous ne débattons pas, nous ne faisons pas un débat public sur le CNM. Ça a été tranché en 2003 par la Commission nationale du débat public. Elle a indiqué que compte tenu des concertations qui avaient eu lieu depuis un certain nombre d'années autour de ce projet, il n'était pas nécessaire de faire un débat public. Par contre, aujourd'hui, nous avons considéré que le débat public sur la ligne nouvelle Montpellier–Perpignan devait également intéresser Nîmes puisqu'en réalité, si Nîmes est

aujourd'hui reliée à la grande vitesse vers le nord, je pense que les ambitions méditerranéennes de Nîmes telles que les a indiquées d'ailleurs son maire sont telles qu'elle souhaite aussi s'intéresser à ses liaisons par rapport à d'autres régions de l'Europe et que cette liaison, le contournement de Nîmes – Montpellier, la ligne nouvelle Montpellier – Perpignan, nous les appelons comme ça parce que c'est plus pratique et que nous sommes bien dans notre vie locale. Mais en réalité, il faut bien voir que ce sont des éléments de grande liaison internationale qui relie le Nord et le centre de l'Europe, avec le sud de l'Europe et ses façades méditerranéennes.

Je tiens aussi à remercier Madame Eymieu qui représente ici la SNCF, qui prête à répondre aux questions qui se posent notamment sur l'exploitation, puisque la SNCF est toujours et pour longtemps l'exploitant principal et qu'il est important de pouvoir la consulter .

Dernière chose, on me demande de vous dire, ça c'est une petite annonce régulière, vous savez qu'il existe une loi sur le droit à l'image qui fait que lorsque des photographies sont prises, les personnes peuvent toujours s'opposer à ce que ces photographies soient utilisées. Donc, si vous êtes pris en photo par un de nos photographes, soyez gentils soit de faire un signe de négation, soit de vous adresser à la régie à la fin de la réunion. Ça n'est jamais arrivé sur les 5 premières, mais ça peut toujours arriver et en tout cas, c'est la loi et c'est pour ça que je le dis. Et si vous en êtes d'accord, je vais immédiatement passer la parole à Monsieur Christian Petit, directeur régional de RFF

Christian PETIT

Merci Monsieur le Président ; Mesdames, Messieurs, avant de passer la parole à l'équipe projet, je vais vous dire au nom de RFF l'importance particulière de ce débat. C'est pour nous un débat novateur, c'est le premier débat public que nous menons passé le Grenelle de l'environnement sur un projet majeur qui s'inscrit dans le réseau ferré national au service d'un territoire, qui participe également à la lutte contre le réchauffement climatique, sur une ligne ferroviaire de nouvelle génération qui favorisera le report modal et qui sera construite pour les 100 ans à venir au moins avec l'ambition, bien sûr, de transporter les voyageurs plus vite mais également avec l'ambition de transporter durablement plus de marchandises par le train et donc moins de marchandises par le camion. C'est aussi un débat important pour les collectivités de cette région. Je rappelle que le projet présenté n'est pas le fruit du seul travail de Réseau Ferré de France. Il résulte de la participation continue de l'ensemble des partenaires que sont l'Etat, le Conseil régional, les Conseils généraux et les agglomérations concernées aux études qui ont été réalisées. Le projet qui va vous être présenté dans quelques instants est donc le fruit de ce travail collectif.

C'est enfin un débat essentiel, essentiel pour les habitants du Languedoc-Roussillon qui peuvent ainsi s'exprimer publiquement pour la première fois dans toute la région et ce soir à Nîmes, nous sommes heureux de voir que vous êtes venus nombreux donner votre avis afin d'être les acteurs des choix à faire. C'est essentiel pour le projet qui pourra ainsi être enrichi et amélioré de 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 exprimées pendant ces 4 points de débat.

Je vous remercie de votre attention et je vais passer la parole à l'équipe projet qui est composé de Edouard Parant, chef du projet ligne nouvelle Montpellier, à sa droite Bruno Beauchet qui est en charge des questions économiques sur le projet de ligne

nouvelle et à la droite de Bruno, Jean-François Ruiz qui est en responsabilité des questions d'environnement et de développement durable.

Edouard PARANT

Merci. Nous allons maintenant vous présenter les quatre scénarios qui sont portés au débat par Réseau Ferré de France et en préambule, on voudrait simplement revenir vers vous pour vous dire ce que RFF, le maître d'ouvrage attend de son débat. Le Président Bernet a bien expliqué quelle était la finalité pour l'ensemble de la population et les habitants de la Région Languedoc-Roussillon de cet instant privilégié de concertation mais pour nous, maître d'ouvrage, en quoi aussi cet instant est très important. Christian Petit l'a rappelé, il s'agit de pouvoir vous écouter, mais pas seulement de vous écouter, de pouvoir nous aider finalement à choisir un scénario à l'issue de ce débat public. Donc nos attentes, quelles sont-elles ?

Déjà - et c'est un élément de réponse - ce soir, nous prouver l'intérêt que vous portez au projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan ; c'est-à-dire les 150 km qui, après le contournement de Nîmes et Montpellier, permettront d'assurer la connexion intégrale du réseau français aux réseaux européen et espagnol à grande vitesse. Confirmer l'opportunité de ce projet, vous aurez évidemment plusieurs moyens de le faire, mais d'une manière générale, ça revient à exprimer vos attentes vis-à-vis de ce projet, est-ce que vous voulez plus de trains TER ? Est-ce que vous voulez un TGV qui aille plus vite vers Lyon, vers Marseille, vers Toulouse, vers Barcelone, vers Paris ? Est-ce que pour vous, ce projet c'est avant tout un projet de report modal pour des marchandises ? Donc, la capacité de cette ligne nouvelle à apporter finalement plus de trains de fret et donc moins de camions sur la route. C'est un petit peu tous ces éléments-là que l'on souhaite pouvoir entendre au cours de ces quatre mois de débat public.

Alors, préciser les attentes pour au final, je vous l'ai dit, nous aider au choix puisque le choix reviendra au maître d'ouvrage avant la fin de l'année 2009 donc c'est à l'horizon de 6 mois. Et pour ce faire, répondre à plusieurs questions. La première donc c'est : quel scénario choisir pour le projet ligne nouvelle Montpellier – Perpignan ? Une fois cette réponse apportée, quels couloirs de passage privilégiés ? Vous verrez que finalement le choix est relativement restreint. Et puis à partir de ces couloirs - et là, ça sera certainement un temps fort de cette réunion ce soir - quelle desserte pour les différents bassins de vie de la région et notamment pour l'ensemble du bassin de vie nîmois et de manière plus large gardois ?

Alors, je vais revenir sur le premier point qui concerne l'opportunité et puis après, nous détaillerons de manière assez poussée les différents scénarios et ce qui les différencie entre eux.

Vous avez ici présenté le réseau à grande vitesse ferroviaire en Europe à l'horizon 2009 ; c'est-à-dire aux jours d'aujourd'hui. On comprend bien finalement que pour l'instant côté français, nous n'avons que des lignes qui partent de Paris. Et puis au niveau de l'Espagne, ils sont en train de partir de Madrid et eux aussi de partir en étoile. Mais à l'horizon 2020 du projet, on aura une infrastructure et un maillage finalement du territoire national et du territoire européen qui se sera beaucoup développé. En France, l'objectif c'est de pouvoir multiplier par deux par rapport à aujourd'hui le linéaire de ligne à grande vitesse. Alors, ce qu'on peut voir en fait, sur ces diapositives, c'est que, à terme avec le projet de ligne nouvelle Montpellier – Perpignan, on pourra de manière très schématique mais relier Séville à Amsterdam ou Lisbonne à Milan via les 150 km qui nous intéressent. Et puis présenter

également le futur, c'est-à-dire le projet qui viendra après, c'est une possible interconnexion vers Toulouse.

Alors, cette diapositive nous montre que le projet a évidemment une ambition nationale, une ambition même européenne, relier les différents pays via la grande vitesse ferroviaire. Il a évidemment une ambition régionale, c'est de pouvoir apporter la grande vitesse à l'ensemble du territoire régional et - comme ça a été rappelé par le mot d'introduction du Maire ce soir - de diffuser cet effet de la grande vitesse sur l'ensemble notamment du Département.

Alors, un projet à vocation régionale, un projet qui doit également servir donc le report modal sous toutes ses formes ; pour y arriver, quel est l'objectif que le maître d'ouvrage s'est assigné ? Ben, c'est de faire circuler en 2020 beaucoup plus de trains qu'aux jours d'aujourd'hui et ceci pour les 3 types de services qui nous intéressent. Alors, quels sont-ils ?

Ben évidemment, il y a les TVG. Les prévisions de circulation faites par la SNCF prévoient qu'on aura de l'ordre de deux fois plus de trains TGV ou autres mais de trains à grande vitesse qui circuleront dans la région grâce à la mise en œuvre de ce projet.

Mais ce n'est pas seulement le point le plus important. Evidemment, ce sera également un facteur positif pour le développement de services ferroviaires de marchandises de qualité. Là également, notamment avec nos voisins Espagnols, mais également avec l'essor des plateformes logistiques régionales, un développement par deux des circulations de trains de marchandises attendues.

Et troisième service qu'il ne faut pas oublier, c'est que la réalisation d'une nouvelle ligne permettra au final d'avoir un doublet de lignes ferroviaires et donc de pouvoir développer également très fortement les transports express régionaux. Il s'agit là de l'ambition portée par l'autorité compétente, en l'occurrence le Conseil régional avec qui, évidemment, nous avons travaillé.

Alors, vous voyez que c'est très ambitieux. Mais c'est un projet à l'horizon 2020 pour le siècle à venir. Un projet de report modal. Pour que ce soit vraiment pertinent, que faut-il faire ?

Eh bien, sur les voyageurs, mettre beaucoup plus de trains, c'est bien mais ce qui est important surtout c'est de mettre les trains à l'heure où les gens en ont besoin. Donc globalement, c'est quand vous allez au travail ; quand vos enfants vont faire leurs études à l'université ; et puis le midi, si vous avez des réunions qui font une demi-journée dans la région et puis évidemment le soir quand vous revenez du travail.

Est présentée ici une illustration de ce que seront les dessertes TER via l'ambition régionale. Donc vous voyez qu'entre Montpellier et Nîmes, c'est 90 TER par jour. Donc à l'heure de pointe, c'est 4 trains qui ont une desserte fine autour de Nîmes et puis 2 trains qui ont une desserte plus rapide que l'on qualifie d'intercités, notamment en direction de Montpellier. Donc, 6 trains par heure matin, midi et soir pour les territoires Gardois.

Donc les conditions du report modal c'est bien l'augmentation de l'offre et surtout de la fréquence en heure de pointe.

Autres facteurs de report modal qui concernent cette fois-ci le transport de marchandises. On est moins sur l'augmentation du nombre de trains plutôt que sur la qualité de service. Et nous, en termes ferroviaires, on parle de fiabilité de l'exploitation.

Que nous demandent les professionnels de la logistique ?

Eh bien, de leur assurer que leur train, on lui réservera un créneau horaire dans notre grille tous les jours pour qu'il puisse circuler. Que ce train, s'il doit faire 1.000 km, il ne soit pas obligé de s'arrêter tous les 200 km. Que quand il y a des horaires où l'on voit qu'il y a beaucoup de TER, beaucoup de TGV, eh bien, il y a quand même un petit peu de place pour faire circuler des trains de marchandises. Donc globalement, ce projet doit pouvoir permettre de faire circuler des trains de fret toute la journée et pas uniquement la nuit et donc d'offrir, finalement pour des trajets supérieurs à 500 km, là où le fer est pertinent, eh bien, une réelle alternative compétitive au mode routier.

Evidemment aux jours d'aujourd'hui, à Perpignan, on a déjà deux lignes avec le contournement de Nîmes – Montpellier, à l'horizon 2015, nous aurons également deux lignes, se pose donc la question entre Montpellier et Perpignan.

Alors un accélérateur de report modal. Je vous l'ai dit, ça se traduit comment dans les chiffres ? Eh bien, de 2 à 4 millions de voyageurs supplémentaires. Alors là, les chiffres que je vais vous présenter, si on fait le projet ou si on ne fait pas le projet, mais en 2020. Donc, vous avez la différence apportée par le projet. Après, je vous donnerai une explication par rapport à aujourd'hui.

Deux à 4 millions de voyageurs supplémentaires dans les trains à grande vitesse. Plus de 2 millions et demi de voyageurs supplémentaires dans le TER et 3 millions de tonnes supplémentaires permises par le projet à l'horizon 2020 par rapport à si on ne réalise pas la ligne nouvelle.

Actuellement par exemple, sur le transport de marchandises ferré, en 2009 on a à peu près 10 millions de tonnes transportées. Grâce au projet on atteindrait le chiffre de 19 millions de tonnes transportées par le mode ferré.

Alors, après cette présentation un petit peu de qu'est-ce qui, pour nous, justifie de l'opportunité du projet, je vais maintenant vous présenter donc les quatre scénarios.

Alors le premier scénario qui vous est proposé, il s'agit d'un scénario de ligne à grande vitesse telle que la France en a produit depuis 25 ans et sur lequel on a capitalisé une grande expérience. Cette infrastructure permet la circulation de trains uniquement voyageurs à grande vitesse, en l'occurrence 320 km/h et l'ensemble des autres circulations restent sur la ligne actuelle.

Deuxième scénario qui est proposé. Il s'agit non plus d'une ligne à grande vitesse mais d'une ligne nouvelle sur laquelle on décide de rouler un petit peu moins vite mais en contrepartie, on modifie l'infrastructure pour la rendre compatible à des circulations de trains de marchandises qui ont des caractéristiques qui font qu'il faut adapter la ligne. Donc les trains de marchandises roulent entre 100 et 120 km/h. Les trains à grande vitesse à 220 km/h. On parle alors de ligne mixte puisqu'on a fret et voyageurs sur la même infrastructure.

Le troisième scénario qui vous est proposé, il s'agit là encore d'une ligne mixte sur lequel on ne fait pas de compromis sur la vitesse. Et donc, on souhaite conserver de la très grande vitesse ferroviaire. Nous verrons dans la suite de l'exposé ce que cela veut dire en termes de travaux et de coût.

Le quatrième scénario que nous vous proposons est un peu scénario finalement à minima, un petit peu moins ambitieux puisqu'il n'y a pas de réalisation de ligne nouvelle. On propose sur la section la plus chargée ; c'est-à-dire Montpellier - Narbonne, d'aménager la ligne actuelle en ajoutant des voies - une ou deux voies - aux deux voies existantes pour faire passer tout le trafic tel qu'on l'a estimé en 2020. Donc c'est un scénario de doublement et ce doublement est partiel puisqu'il ne va pas jusqu'à Perpignan.

Alors, pour bien se mettre un petit peu dans la tête où vont les trains suivant les différents scénarios ? Eh bien, dans le scénario de ligne dédiée aux transports de voyageurs à grande vitesse, les TGV circulent sur la ligne nouvelle et tous les autres trains sur la ligne classique. Tous les autres trains, c'est évidemment les trains express régionaux qui ont vocation à desservir finement le territoire et donc à desservir les différentes gares de l'artère littorale et de ses ramifications. Evidemment du coup, tous les trains de marchandises qui continueront dans ce cas-là d'emprunter la ligne classique et de traverser eux aussi les gares centres. Et puis une partie des circulations à grande vitesse. Alors c'est notamment le cas pour les villes qui seraient un petit peu tenues à l'écart du couloir de passage de l'infrastructure, ça vous concerne moins, mais ça vous concerne malgré tout à Nîmes. Donc on continuera quoi qu'il arrive, d'avoir des circulations TGV au travers des gares centres.

Dans le scénario où on a une mixité des circulations, qu'est-ce qu'il faut retenir ? Ben globalement, une partie des circulations de marchandises sont reportées sur la ligne nouvelle. Et donc on peut mieux gérer et optimiser finalement la charge de chacune des deux lignes. Et en cas d'incident sur l'une ou sur l'autre, on peut mieux s'en servir comme itinéraire bis dans la mesure où des raccordements ont été préalablement mis en place.

Le troisième scénario, eh bien, c'est lui aussi un scénario mixte et donc on a aussi un report d'une partie des trains de marchandises sur la ligne nouvelle.

Alors, je ne vous ai pas présenté le quatrième scénario puisqu'il s'agit finalement de la ligne classique et donc dans ce scénario-là, toutes les circulations, y compris des trains à grande vitesse, continueraient d'emprunter la ligne actuelle et dans ce cas-là à la vitesse actuelle, 160 km/h.

Alors quel gain de temps de parcours ?

Evidemment, dans le cas où vous décidez de construire une infrastructure dédiée aux trains les plus rapides, c'est là que vous avez les meilleures réductions de temps de parcours. En l'occurrence, actuellement un trajet entre Montpellier et Perpignan, vous l'effectuez en une heure et demie. Dans le cas où on mettrait en place un scénario de ligne nouvelle dédiée aux voyageurs, vous pourriez gagner trois quart d'heure, c'est-à-dire plus que diviser le temps de parcours par deux actuellement.

Ce qui est important également de noter c'est que même des villes qui ne sont pas directement sur le couloir de passage du projet bénéficieront des retombées en termes de temps de parcours de ce projet. C'est illustré ici au travers d'un Montpellier - Carcassonne, mais on pourrait évidemment parler d'un Nîmes - Toulouse. Les gains de temps seraient similaires. Donc de l'ordre d'une demi-heure.

Le deuxième scénario, je vous ai dit qu'on roulait un petit peu moins vite. Pour autant, on voit que par rapport à la situation d'aujourd'hui sur un trajet direct, on aurait des gains de temps significatifs puisque de l'ordre de la demi-heure. Donc on pourrait faire Montpellier - Perpignan sans arrêt, trajet direct toujours, inférieur à l'heure de temps de parcours.

Et puis le troisième scénario, on est sur des vitesses 300 - 320 équivalant au premier. Donc, on retrouve les mêmes gains de temps de parcours.

Comme je vous l'ai précisé, le quatrième scénario ne prévoit pas d'amélioration de la vitesse. Et donc, on resterait sur des temps de parcours équivalents à ceux d'aujourd'hui.

Alors un troisième... enfin un autre critère qui permet de différencier les scénarios entre eux, c'est leur capacité à influencer positivement sur la réduction d'émission de gaz à effet de serre.

Alors, vous est présenté finalement l'effet positif des différents scénarios de ligne nouvelle sur cette réduction de gaz, ici en l'occurrence, du dioxyde de carbone. Qu'est-ce que l'on constate ?

Dans tous les cas, la réalisation d'une nouvelle infrastructure permettra un report modal à la fois des voyageurs de l'avion et de la route vers le train, et des marchandises, du routier vers le train. Et donc, la contribution et donc les réductions de gaz à effet de serre sont bien la somme de ces deux effets du report modal à la fois voyageur, à la fois marchandises. Et évidemment, c'est le scénario qui présente l'optimum des deux contributions qui remporte la palme, si je peux parler ainsi.

Le quatrième scénario, lui, n'est pas présenté, mais il est beaucoup moins pertinent puisque notamment ses capacités à accueillir beaucoup de trains sont limitées. On va y revenir tout de suite. Donc son report modal à termes sera faible. Et par ailleurs, le fait de ne pas aller vite sur la ligne puisqu'il n'y aurait pas d'amélioration de temps de parcours par rapport à aujourd'hui, eh bien, attire moins de personnes vers le train et incite moins de personnes à passer de l'avion vers le train.

Alors justement, parlons de l'évolutivité des différents scénarios puisque certes, on va vous dire à quelle échéance est prévue la réalisation mais quoi qu'il arrive ce qui nous intéresse ce n'est pas uniquement la mise en service, c'est le siècle à venir puisque la ligne sur laquelle on roule actuellement, elle a plus de 100 ans.

Vous est présentée sur cette diapositive la capacité des différents scénarios donc à accueillir de nouvelles circulations après la mise en service. Et on l'a exprimé en termes de trains express régionaux et de trains de fret.

Alors, comment calcule-t-on cette capacité à accueillir de nouveaux trains ?

Eh bien, dans le scénario où vous décidez de ne mettre que des TGV sur la ligne nouvelle, si vous voulez rajouter des TER et des trains de fret, c'est évidemment sur la ligne classique que vous allez les positionner puisque c'est la seule à accueillir ces circulations-là.

Comme on l'a vu, le nombre de TER et le nombre de trains de fret vont croître pour doubler par rapport à aujourd'hui. Ce qui veut dire que même avec une ligne nouvelle dédiée aux TGV, le nombre de trains en 2020 sur la ligne nouvelle sera supérieur au nombre de trains qu'on a aujourd'hui. Donc, la capacité de ce scénario à accueillir de nouveaux trains après la mise en service sera limitée finalement par la capacité de la ligne actuelle à accueillir de nouveaux trains en 2020. Et donc ce critère-là offre moins de possibilités que les scénarios dans lesquels on peut répartir les trains de marchandises sur les deux lignes. Ce qu'expriment en fait les deux scénarios centraux. Dans ce cas-là, comme une partie des trains de marchandises sont reportés sur la ligne nouvelle, ben vous gardez de la capacité pour ajouter des TER sur la ligne classique et puis également des trains de fret sur la ligne nouvelle.

Le quatrième scénario, je vous l'ai dit, est un scénario qui n'est pas évolutif, puisque traduit le faible nombre de créneaux horaires possibles. Il n'est dimensionné et étudié que pour répondre à la mise en service et pas au-delà. Donc c'est un scénario à minima.

Alors maintenant, point important. Combien ça coûte ? En fonction de l'ambition que l'on s'en donne, combien devra-t-on déboursier ?

Eh bien, ce qu'il faut retenir c'est qu'un scénario de ligne nouvelle, quel qu'il soit, c'est plus de 4 milliards d'euros. Et si on est très ambitieux, ça ira jusqu'à 6 milliards d'euros, grosso modo. Donc 50 % de plus. Ces coûts intègrent le nombre de gares qui n'est pas le même d'un scénario à l'autre.

Le quatrième scénario qui est un scénario de doublement partiel, donc de la ligne classique, eh bien, mobilisera et nécessitera d'investissement malgré tout de 2 milliards et demi d'euros. Donc ce sont des sommes qui sont très conséquentes.

Après cette présentation des quatre scénarios. Je vais passer très rapidement sur les couloirs de passage. Ils sont restreints, point très important à noter par rapport à deux débats publics avec des couloirs de faible largeur pour ce stade d'étude, 5 km. On a vu des couloirs de 7 ou 20 km dans d'autres débats publics. Et il résulte d'un travail en amont avec l'ensemble des partenaires. Aussi bien les partenaires co-financiers, politiques mais aussi les associations que nous avons associés, c'est le cas de le dire, à la réflexion préalablement à ce débat public.

Sur ces couloirs par contre, il y a différentes options pour desservir le territoire languedocien. On l'a étudié de Nîmes à Perpignan. Et chaque bassin de vie fait l'objet d'une étude particulière avec deux - voire trois - sites d'implantation pour une gare nouvelle tout en gardant à l'esprit que le candidat gare centre ; c'est-à-dire la gare actuelle, reste dans tous les cas, un candidat potentiel au même titre que les scénarios de gare nouvelle.

Alors pour illustrer un petit peu ce que ça pourrait donner sur le bassin de vie nîmois, nous vous présentons dans cette avant-dernière diapositive la répartition des TGV en fonction de la localisation d'une gare nouvelle ou pas et en fonction des scénarios. Donc travail qui a été mené par la SNCF.

Que constate-t-on ?

Eh bien, dans le scénario bleu et dans le scénario vert, vous avez la réalisation d'une gare nouvelle. Vous avez aussi l'effet grande vitesse. Ça veut dire que c'est là où vous avez le plus de circulations TGV qui seront créées et le fait d'avoir une gare nouvelle aussi fait que les entreprises ferroviaires préféreront finalement desservir ces gares nouvelles mais, comme vous le voyez, la gare centre conservera une desserte.

Dans le scénario de ligne voyageurs, eh bien, vous avez l'ensemble des circulations qui sera évidemment effectué à partir de la gare actuelle de Nîmes.

Dernier point de cette présentation, quelques éléments de calendrier. Le Président Bernet vous a rappelé que Réseau Ferré de France devait se prononcer avant la fin de l'année 2009 sur les suites du débat public. Actuellement donc, on travaille sur des couloirs de 5 km. L'objectif à la sortie du débat public c'est donc d'avoir des réponses claires et une feuille de route si possible bien tracée pour restreindre les possibilités, les études et les scénarios étudiés pour que l'on puisse très vite aller sur des études plus précises.

Aux travers d'études préalables à des déclarations d'utilité publique, passer à 1 km puis passer à 500 m pour, à l'horizon 2015 obtenir le tampon, on va dire, ministériel, déclaré d'utilité publique qui lui nous permettra véritablement de passer les marchés de travaux et d'engager pour, on va dire environ 5 ans, les travaux entre Montpellier et Perpignan et sur les gares nouvelles si elles sont réalisées à cette époque-là. Objectif de mise en service donc 2020.

Je vous remercie.

Claude BERNET

Bien. Merci beaucoup . Et donc, j'invite les membres du public qui le souhaitent à prendre la parole.

Yvan LACHAUD

Monsieur le Président de la Commission, Monsieur le Sénateur-Maire, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs les représentants d'associations, Mesdames et Messieurs. En tant qu'élu de la première circonscription du Gard, largement concerné par ce projet en ce qui nous concerne au niveau du Département, je me dois rapidement, mais je me dois de vous donner ma position sur trois points.

D'abord concernant le choix de l'option générale qui est à retenir selon moi, je crois que le gain de vitesse aujourd'hui est un enjeu majeur de l'avenir des transports terrestres européens. Mais je crois aussi que le développement du fret ferroviaire est une responsabilité historique devant laquelle nous n'avons pas le droit de nous défilier.

La ligne mixte à grande vitesse est donc une nécessité. Et ce d'autant plus qu'il sera dans un avenir proche de moins en moins envisageable de faire cohabiter les exigences du fret moderne dans un environnement strictement urbain.

Je voudrais rappeler ici la possible dangerosité du fret eu égard à la position élevée de la voie ferrée qui traverse la ville de Nîmes. Le trafic de fret est une nécessité mais qui comporte des exigences environnementales de premier plan notamment en matière de bruit. J'ai, avec mon collègue député, Etienne Mourut, des conseillers généraux ici présents, Jean Yannicopoulos et William Portal et des maires des communes concernées, Monsieur Dupuis, Monsieur Dalmas et Madame Sabatier, attiré tout particulièrement l'attention de Monsieur le Préfet de région mais également de Monsieur le Directeur de RFF, concernant l'optimisation du profil en long de la ligne et de son impact sur la RN 113 et sur le bruit engendré par la ligne fret.

Je souhaite à l'occasion de ce débat, rappeler ces préoccupations légitimes qui sont celles des riverains de la future ligne et rappeler que leur demande non moins légitime non seulement d'une étude acoustique mais également de l'inscription de ces exigences au cahier des charges des futurs travaux, car accueillir un projet aussi structurant sur notre territoire est une réelle chance de développement pour notre Région, pour une région comme la nôtre à condition cependant que nous puissions être pleinement associés et écoutés dans ce projet.

Et c'est pourquoi, dernier point, la création d'une gare nouvelle est indispensable. J'ai déjà eu l'occasion, le 3 février dernier, de faire part à Monsieur le Ministre au cours d'une séance à l'Assemblée nationale de la nécessité absolue de tout mettre en œuvre pour qu'il y ait une construction d'une nouvelle gare à l'extérieur de Nîmes afin d'assurer dans les prochaines décennies la desserte régulière et fréquente du bassin de Nîmes Métropole. Je ne voudrais pas non plus, comme le rappelait le Sénateur-Maire tout à l'heure que nos enfants soient obligés d'aller prendre le TGV à Montpellier ou à Avignon pour se rendre à Paris. Quant au choix du lieu d'implantation de cette nouvelle gare, je sais que cette décision, que ce choix politique apparaît, mais simplement apparaît à mes yeux, pour beaucoup de Nîmois comme un sacrifice, comme une perte de temps. Il est en effet possible aujourd'hui de se rendre à Paris à moins de 3 heures à partir de la gare centrale. Mais demain, dans l'intérêt de ce grand projet qu'est la ligne à grande vitesse Paris - Perpignan - Barcelone, nous devons modifier nos habitudes pour in fine améliorer notre desserte. Et c'est à la lumière de ce changement que nous devons éclairer les options qui sont les nôtres quant au choix de l'implantation de cette nouvelle gare.

Ce choix doit répondre impérativement à plusieurs objectifs, celui d'être accessible à tous le plus facilement possible, et c'est bien le site de Manduel disposant d'une desserte exceptionnelle ainsi en ferroviaire venant du nord du Département et du centre de la ville de Nîmes qui répond le mieux à cet impératif. Au regard de

l'exemple d'Avignon qui souffre toujours de son manque de liaison entre la gare centrale et la gare TGV, il serait sans doute dommage de choisir un autre site vers lequel les Nîmois ne pourraient pas se rendre en train depuis le cœur de notre ville. Alors, oui, nous avons un enjeu majeur, un choix important pour l'avenir, il faut être ambitieux, je reprends votre terme, il y a nécessité de construire une nouvelle gare en site propre sur le site de Manduel, oui, il y a nécessité d'une ligne mixte à grande vitesse, c'est un enjeu majeur, ne le ratons pas.

Jean TOURNECUILLERT

Voilà. Alors, je suis Jean Tournecuillert et je préside l'Association pour le développement des dessertes ferroviaires du Gard. On s'occupe habituellement surtout des lignes affluentes mais évidemment on s'est intéressé à ce grand projet de ligne nouvelle. Alors, j'ai fait un raccourci de notre position. Notre association milite fortement en deçà des gares extérieures pour la connexion de la ligne nouvelle avec la ligne Nîmes - Le Grau-du-Roi et pour l'adoption du scénario C3 élaboré par RFF. Je rappelle brièvement les caractéristiques du projet C3.

Ligne mixte exploitée à 220 km/h pour les TGV et 120 pour le fret, comme le contournement de Nîmes et de Montpellier. La ligne nouvelle, il y a une petite nuance, la ligne nouvelle étant quand même conçue et tracée géométriquement pour être apte dans l'avenir à 300 km/h, voire plus. Ce projet envisage le raccordement de Nîmes, Le Grau-du-Roi, avec la ligne nouvelle, les raccordements de Saint Bres et de Saint Jean de Védas qui sont déjà actés dans le projet du contournement de Nîmes – Montpellier. Une liaison avec le réseau classique avant Béziers, une autre à la sortie de Narbonne, une liaison avec la ligne classique avant Perpignan.

Je reviens au raccordement gardois avec la ligne du Grau. Celui-ci permettrait de pérenniser la gare de Nîmes - Feuchères, Nîmes Centre, les TGV accédant au centre-ville par l'est et ressortant par l'ouest et vice versa. On pourrait aussi disposer comme cela a été présenté par Monsieur Parant, d'un doublé de ligne, ligne nouvelle et ligne classique sur l'ensemble de l'arc languedocien qui permettrait avec tous les raccordements cités plus haut, de sécuriser l'exploitation ferroviaire en cas d'incident - et ils ne sont pas rares - sur le réseau existant. Ce raccordement gardois améliorerait l'insertion de la ligne du Grau avec la ligne Nîmes - Montpellier à Saint Césaire. Il nécessite la mise en double voie et son électrification sur 6,5 km au départ de Saint Césaire. L'électrification de Nîmes-Le Grau serait ainsi bien amorcée et des TGV Paris - Le Grau-du-Roi ou Lyon - le Grau-du-Roi pourraient bien devenir une réalité.

Enfin, conséquence collatérale heureuse, si on réalise ce raccordement, il permettrait de supprimer des passages à niveau - point noir sur la RN 113 - et le Chemin des Canaux, ce qui est loin d'être négligeable. Dans notre association, nous avons quelques communes adhérentes es qualité, j'invite le représentant élu et spécialement ceux situés sur la ligne du Grau à s'exprimer et à défendre avec nous le projet C3.

Pour revenir brièvement à la problématique des gares, bien sûr, il faut faire des réserves foncières nécessaires à leur établissement dans quelques décennies, si elles s'avèrent indispensables. Les études présentées dans le projet montre que l'emplacement de Campagne serait le plus favorable, non pas à cause de la connexion avec l'aéroport comme cela est généralement avancé, fausse bonne idée, voir l'exemple de Lyon - Saint-Exupéry, qui est réalisée depuis 15 ans et qui n'a pas encore connu un développement significatif, mais parce qu'elle serait au cœur d'une

zone où il y a déjà un développement industriel et commercial, zone de Caissargues, maintenance aérienne à Garons, zone de Mitra, parc Georges Besse, etc.

Enfin je voudrais avoir une pensée pour Madame le Maire de Manduel dont nous comprenons les inquiétudes légitimes. Inquiétudes légitimes pour le Premier Magistrat d'une petite ville qui devra supporter sur son territoire la multiplicité des raccordements prévus entre ligne nouvelle et ligne classique, lignes classiques au pluriel, puisqu'il y a un raccordement prévu avec la ligne droite du Rhône. Les habitants, mais nous pensons, oui voilà, mais nous pensons que, avec une gare TGV à Manduel en plus, ce sera encore pire, les habitants de Manduel et de Redessan paieront très cher leur accessibilité au TGV, ils auront en plus les nuisances d'un parking important, du stationnement sauvage qui va avec, vous voyez Avignon, avec les voies d'accès à la gare qui hacheront un peu plus l'espace communal. Voilà.

J'ajouterais que, en plus ces deux communes ne pourront même plus bénéficier de la taxe professionnelle qui vient d'être supprimée. Voilà. Je vous remercie.

Claude BERNET

Merci Monsieur le Président, au micro n°1, je vois quelqu'un qui souhaite s'exprimer, on va lui donner la parole. Présentez-vous cher Monsieur.

Bernard CLEMENT

Oui. Bernard Clément, Maire de Domessargues et Vice-président de la communauté de communes Leins-Gardonnenque en charge du développement économique et des transports.

Donc je voudrais intervenir surtout au sujet de la gare. En fait, outre les avantages et les inconvénients, les difficultés techniques, il apparaît comme nécessaire que la première des questions à laquelle il faut répondre est celle de l'utilité d'un tel projet. De tout temps, à quelques exceptions près, pour des raisons qu'il est possible de développer, les hommes ont toujours privilégié les dessertes au plus près des besoins, que cela soit pour les transports de marchandises ou de voyageurs.

L'arrivée de TGV sur Paris - Lyon au début des années 80 n'a pas dérogé à cette règle. Par la suite, à la faveur de création de nouvelles lignes à grande vitesse, des projets de gares sont apparus en dehors des centres. Il est du reste intéressant de tirer des enseignements de ces gares excentrées, notamment sur la fréquence des usages et des dessertes, bref sur l'intérêt de ces gares. Il ressort des questions évidentes qu'il faut clairement se poser, connaître le départ et la destination finale de l'utilisateur, sont-ils la gare par elle-même ? Savoir pourquoi l'utilisateur choisit le TGV par rapport à la route ou l'avion.

En ce qui concerne le gain de temps, pour les personnes dont la destination finale est Nîmes ou sa région, la gare centrale reste de loin la plus appropriée. En opposition à une arrivée dans une gare TGV, dans laquelle l'utilisateur devra prendre un autre moyen de transport, fer ou route, pour se rendre en gare de Nîmes ou en centre-ville, cette rupture de charge ainsi créée fera rallonger d'une trentaine de minutes supplémentaires le voyage.

La volonté de favoriser des transports moins polluants ajoute une plus-value au transport ferroviaire jusqu'au plus près de la destination finale. Notre Département a la chance d'être bien emmaillé en voies ferroviaires qui, toutes convergent à la gare centrale de Nîmes. Avec le nouveau projet, c'est un exemple, prenons un utilisateur qui part de Paris pour se rendre au Grau-du-Roi ou à Alès, il aura une première rupture

de charge en gare TGV, puis une deuxième en gare centrale, et enfin une troisième jusqu'à sa destination. Tout ceci multiplie d'autant plus les difficultés pour l'usager, augmente les risques liés aux correspondances et entraîne au final comme conséquence le rallongement du temps de parcours. Au-delà de l'augmentation des temps de trajet, les ruptures conduisent obligatoirement l'usager à changer de moyen de transport. La gare centrale étant le pivot de l'organisation des transports dans le Gard, gare ferroviaire, gare routière. Il faudrait alors créer de la gare TGV à la gare centrale de Nîmes des moyens qui les relient. Lien ferroviaire, multiplier les rotations entre ces deux gares qui devront s'imbriquer dans les TER en augmentation dans les passages de fret et peut-être un tram train. Lien routier, dans ce cas, il faudra réaliser de nouvelles infrastructures routières, routes, ponts, ronds-points etc. sur une zone déjà très chargée et dont le coût ne sera pas intégré dans le budget de la ligne à grande vitesse, elle devra donc être supportée par les collectivités territoriales. Sans compter, que ces nouvelles infrastructures pourraient être tout bonnement refusées en application du Grenelle de l'environnement. Le TGV arrivant directement en gare centrale de Nîmes réduit considérablement ces problèmes. Quant aux pertes d'arrêt sur Nîmes, aujourd'hui déjà, tous les TGV ne s'arrêtent pas à Nîmes, comme d'autres trains d'ailleurs, Téoz, Talgo etc. Le contournement Nîmes - Montpellier avec la prolongation sur Perpignan et l'Espagne va avoir pour effet d'augmenter les circulations de TGV. Nîmes est actuellement desservi presque chaque heure, de 6h à 19h pour Paris et retour. Egalement plusieurs relations pour Lille ou Bruxelles.

A l'horizon du contournement, il y aura plus de circulations sur la ligne à grande vitesse ; ce qui ne veut pas dire qu'il y en aura moins en gare centrale. Aujourd'hui, environ 30 TGV passent, dont 27 s'arrêtent à Nîmes. Pour 2020, environ 50 passeront pour 35 qui s'arrêteront. Que l'arrêt se fasse en gare TGV ou en gare centrale, le temps séparant 2 circulations devraient s'établir entre 3 et 5 min. Les phases de ralentissement s'opèrent 10 km avant le point d'arrêt. Les reprises de vitesse demandent entre 10 et 20 km selon les cas. Plusieurs exemples montrent la déconnexion entre une gare TGV et les arrêts. A Lyon, où de nombreux TGV passent par la gare de Lyon - Saint-Exupéry comme cela vient d'être dit, la gare TGV sans s'y arrêter et sans non plus s'arrêter en gare centrale de Lyon Part Dieu. Pour autant, la gare centrale de Lyon est très bien desservie sur Paris, Marseille ou Montpellier. On pourrait citer également Mâcon.

Quant au coût, la gare TGV, c'est à minima 100 millions d'euros et des centaines d'emplois créés effectivement pendant la durée du chantier ; c'est-à-dire environ 2 ans. Cette somme, voire beaucoup moins, pourrait être mise à disposition des lignes ferroviaires dites affluentes qui pourraient du coup être beaucoup plus attractives pour les usagers. La ligne Nîmes - Le Grau-du-Roi qui pourrait être refaite à neuf et électrifiée, la ligne des Cévennes totalement régénérée, la ligne Alès - Bessèges etc. Le rajout de relation entre ligne à grande vitesse et ligne classique qui permettrait une souplesse active, rapide et sûre de l'exploitation des circulations. Et là, ça serait des centaines d'emplois créés, mais cela sur le long terme.

Je vous remercie.

Claude BERNET

Merci beaucoup. Je vais donner la parole au premier rang. Un petit mot simplement. Quand on fait long comme ça, ça ralentit le débat. C'est pour vous dire, plus on sera rapide, plus vous serez nombreux à vous exprimer. Monsieur, excusez-moi de... pas vous voir dans l'ombre... Voilà.

Gérard RIVAL

Gérard Rival, premier adjoint à Manduel.

On vous transmettra, à la Commission, une contribution écrite que l'on vous fera parvenir dans les jours qui viennent. Je voudrais simplement commencer mon intervention par une question, est-ce que le Département du Gard pourrait à nouveau s'exclure ou être exclu de la construction d'une gare nouvelle sur son territoire ? Pourquoi ne peut-il pas s'exclure de cette construction de gare ? Comme ça l'a été dit à plusieurs reprises par plusieurs intervenants, le Gard historiquement, géographiquement est au carrefour de différentes régions : la région Rhône-Alpes et son prolongement vers l'Italie vers la Suisse, vers l'Allemagne, vers l'Europe du nord, la région PACA avec aussi son prolongement vers l'Italie. C'est le Département de la Région Languedoc-Roussillon qui est le mieux placé avec aussi des prolongements vers l'Espagne, vers le Midi-Pyrénées. Ce projet d'implantation de gare aura un impact fort sur le développement économique du Département. Comment peut-on envisager un accroissement démographique qui est prévu dans les 10 ans à venir si on ne se préoccupe pas dans le même temps du développement économique ? Le département doit avoir une gare nouvelle. Comment pourrions-nous expliquer qu'en 2009, il fallait 3h pour aller à Paris au départ du Gard et que peut-être en 2020, il faudra beaucoup plus de temps parce que nous devons aller à Montpellier pour ensuite rejoindre Paris. Alors, quand on acte la création d'une gare nouvelle dans le département se pose la question de son implantation, où l'implanter ?

Manduel, quand on regarde les cartes que vous avez proposées, Manduel se trouve à l'interconnexion de différentes lignes. De différentes lignes TGV, des lignes fret se trouvent aussi à l'interconnexion de déplacement, soit des déplacements qui existent et des voies qui existent, soit des voies qui sont en cours de création. A 3h de Manduel, on est à Barcelone, on n'est pas très loin de Turin et j'arrêterai l'énumération par rapport à ça. Autour de Manduel et à Manduel il y a de l'espace, un espace qui peut être utilisé de façon rationnelle. Cette gare devra s'inscrire dans un projet fort de développement et d'aménagement du territoire. Il faut que l'on imagine avec ambition, collectivement en sortant de nos schémas traditionnels à court terme et si vous me permettez l'expression parfois un peu petit bras, pour se lancer dans un projet visionnaire comme certains Gardois par le passé on su le faire. Je pense à Philippe Lamour mais il y en a d'autres. La gare dans le département est nécessaire. La gare à Manduel est évidente pour permettre un développement durable à la fois pour les hommes qui vont y vivre. Et pour qu'ils y vivent, il faut qu'il y ait un développement économique qui tienne la route.

Edouard PARANT

Ce que vous pouvez voir effectivement, en noir parce qu'il s'agit des infrastructures existantes, donc, sur lequel on doit la position de Nîmes et de l'étoile ferroviaire avec donc la ligne vers à l'est, vers la rive droite du Rhône, vers Tarascon et Marseille vers l'artère littorale et Montpellier et puis donc également la bifurcation de Saint Césaire pour aller vers Vauvert et Le Grau-du-Roi.

En rose, vous pouvez voir l'arrivée actuelle de la ligne à grande vitesse depuis les Angles, enfin Paris, Lyon, les Angles. Et donc actuellement le raccordement vous permet d'arriver en gare centre de Nîmes via la ligne qui part vers Tarascon. Avec le contournement de Nîmes et Montpellier va être créé un certain nombre de... d'abord la ligne nouvelle ; c'est-à-dire le prolongement de la ligne rose vers Montpellier mais également des raccordements, le raccordement pour permettre notamment aux

trains de fret de partir vers la rive droite du Rhône. Donc il s'agit d'un contournement fret celui-ci et puis un autre raccordement qui permettra lui de rejoindre la rive gauche du Rhône et Tarascon.

Sur cette carte, on peut positionner les 3 sites de gare qui sont proposés au débat. Le site dont l'on vient de parler, Manduel, donc à l'interconnexion entre le futur contournement de Nîmes - Montpellier et la ligne Nîmes - Tarascon. Le site de Campagne qui était le site dans l'axe dit Foster proche de l'autoroute et de la plateforme aéroportuaire et puis le troisième site étudié qui est donc comme ça été présenté par un précédent intervenant à l'interconnexion entre la ligne vers le Graudu-Roi et donc le contournement de Nîmes et Montpellier.

Claude BERNET

Voilà. Merci beaucoup. Merci de votre patience monsieur au micro n°1. Je vous donne la parole.

Jean-Pierre SUISSA

Bonsoir Monsieur le Président, bonsoir Mesdames, bonsoir Messieurs. Je m'appelle Suissa Jean-Pierre et je suis le Président de l'association Nîmes Action. J'ai deux questions très concrètes à vous poser.

Imaginons que nous soyons, disons, en 2015. La situation est la suivante. Le viaduc de Courbessac a été réalisé. Le contournement de Nîmes et Montpellier vient de se terminer. La gare TGV - TER de Manduel vient finalement d'être construite en toute priorité. Enfin, la rive droite du Rhône a été rouverte aux voyageurs.

Je suis Alésien ou Arlésien ou encore Tarasconnais, Beaucairois ou encore Bagnolais, je veux me rendre par TER en gare TGV pour continuer mon voyage en TGV, bien sûr, à destination de Perpignan ou de Paris. Voici ma première question : en partant des gares d'Alès, Arles, Beaucaire, Tarascon, Bagnols-sur-Cèze, etc., ai-je la possibilité d'accéder directement à cette gare Manduel TGV, autrement dit, sans correspondance ou rebroussement quelconque à Nîmes Feuchères ? Voici ma deuxième question : quels sont les impératifs de configuration de voies de signalisation ferroviaire et bien évidemment de coût auxquels il faudra satisfaire pour établir une liaison TGV transversale directe entre Alès et Manduel TGV ? Voici mes deux questions. Je vous remercie d'y répondre le plus concrètement possible et évidemment avec des preuves que l'on puisse vérifier évidemment. Je vous remercie.

Edouard PARANT

Merci pour cette question très précise.

Claude BERNET

C'est une bonne question.

Edouard PARANT

Je vous remercie de me l'avoir posée. Revenons sur le schéma. Je pense que cela permettra à tout le monde de se faire une idée précise des infrastructures qui seront réalisées effectivement à l'horizon 2020. Et pour compléter ma réponse, je passerais la parole à Joseph Giordano qui est le Chef de service des projets d'investissement à la Direction régionale Languedoc-Roussillon. Pour faire Alès - Manduel donc... voilà, comme vous l'avez mentionné, il y a le projet de Courbessac dont Joseph Giordano vous parlera. En 2020, vous aurez nécessité de passer par Nîmes Centre pour vous

rendre à Manduel, si c'est la volonté de la région de mettre en place ce type de service, mais ce sont les hypothèses que nous avons prises dans les scénarios. Voilà un petit peu les circuits TER qui seront proposés. Voilà très concrètement au travers de l'animation ce qui se passera pour quelqu'un qui viendra d'Alès et qui voudra prendre le TGV. Donc, vous aurez une correspondance en gare de Nîmes Centre. Quels sont les coûts et les projets d'aménagement de l'axe Nîmes - Alès, y compris donc le projet de Courbessac ? Donc, Joseph Giordano va vous présenter très rapidement en quoi consiste le projet de viaduc, en fait, dit viaduc Jean-Bouin sur Nîmes. Quel est son intérêt ? Et pourquoi ce projet aujourd'hui est en train de rentrer en phase émergente ? Et qu'est-ce que cela veut dire globalement, finalement, le bassin de vie de Nîmes ? Et après, on verra si vous avez besoin de complément mais je passe la parole à Joseph Giordano.

Joseph GIORDANO

Oui, bonjour. Bon, donc, je vais vous dire quelques mots sur cette affaire de viaduc de Courbessac. Donc, je suis le responsable du projet d'investissement sur le réseau classique en Languedoc-Roussillon.

Et donc, j'ai la responsabilité, en particulier, de ce projet nîmois. Alors, déjà, je crois qu'il faut faire évoluer les termes. Le projet Courbessac, aujourd'hui, ce n'est pas le viaduc. Le projet Courbessac, c'est un investissement global de, à peu près, 93 millions d'euros. Investissement porté et financé à hauteur de plus de 50 % par Réseau Ferré de France mais également pour le reste par l'Etat, le Conseil régional, le Conseil général du Gard et pour partie l'agglomération de Nîmes, on verra sur quelle partie.

C'est un projet mûr, c'est un projet qui est en cours, c'est un projet qui sera terminé en 2012. C'est donc dans cette période difficile que nous sommes, que nous connaissons de crise du travail pour l'ensemble de la population de la région dans les 2 ans et 3 ans à venir. Nous sommes, déjà, je veux dire, peut-être pas tout à fait dans le sens de mon collègue, nous ne sommes pas en émergence, nous sommes en réalisation les travaux sont commencés. Et ce projet, donc, je le dis, ce n'est pas uniquement le viaduc parce qu'en fait, on peut le diviser, je veux dire, en quatre volets avec des finalités différentes. Le premier, c'est le viaduc lui-même.

Donc, le viaduc, c'est quoi son objectif principal ? C'est réduire le temps de transport entre Alès et Nîmes en supprimant le rebroussement dit de Courbessac. Donc, notre objectif, je ne vais pas le citer en minutes gagnées parce que cela se discute. Notre objectif, c'est moins de 30 min pour les trains directs entre Alès et Nîmes qui, aujourd'hui, pour les plus rapides, sont de l'ordre de 36 à 37 min.

Deuxième partie du projet, les postes de signalisation et la modernisation de la signalisation de la zone de Nîmes. C'est une zone qui va de Vestric jusqu'à Courbessac. C'est 40 millions d'euros. Ce travail-là, c'est pour fiabiliser les exploitations, c'est pour gagner en régularité, en fluidité, mieux réagir en cas d'incident en créant un site unique de commande de toute la zone.

La troisième partie, c'est l'automatisation du contrôle de circulation entre Nîmes et Alès. Pour le technicien, on appelle cela du BAPR. Cela permet de gérer automatiquement l'espacement entre les trains. Aujourd'hui, on est limité à, on va dire, autour de 15 allers-retours par jour. Avec ce système, on pourra passer jusqu'à 30 si le Conseil régional, autorité organisatrice des transports souhaite développer l'offre. Et nous savons qu'elle le souhaite et c'est au moins exprimé jusqu'à 24 allers-retours par jour. Puis le dernier point que je cite parce qu'il est important, c'est un travail sur le doublement du pont de l'Observance qui est un pont au-dessus de la

route d'Avignon. Là, son objectif, c'est de permettre le passage du futur TCSP dit ligne 2 de l'agglomération de Nîmes et c'est à ce niveau-là, aujourd'hui, l'agglomération de Nîmes participe à ce projet global dit de Courbessac.

Alors, on revient rapidement sur le viaduc. Bon, juste une image pour montrer aujourd'hui où on en est de nos réflexions en termes d'esthétique. Réflexion quasiment terminée, les couleurs ne sont pas bonnes, les patrimoines de France veulent du bel, donc cela reste également à affiner. On a un petit peu de travail à faire sur la finalité architecturale de l'ouvrage. Donc, ce viaduc, son objectif, c'est moins de 30 min. Pourquoi moins de 30 min ? Parce qu'il n'y aura pas d'avenir pour le ferroviaire s'il n'est pas concurrentiel par rapport à la route. Le doublement de la route nationale entre Alès et Nîmes est en cours et va s'achever. Les voitures gagnent du temps. Je dirais que, fort heureusement, pour nous gens du ferroviaire, il y a encore beaucoup de bouchons à l'entrée de Nîmes. Donc, on a dit, aujourd'hui, c'est à peu près 40 min. On veut faire moins de 30 min avec le train pour assurer son avenir. Alors, pour montrer un petit peu ce qui va se passer et pour parler de l'avenir et de ce qui se passerait s'il était décidé de faire une gare extérieure à Nîmes et en particulier à Manduel. Aujourd'hui, la situation, c'est cela. Nous avons une double voie vers Alès et vers Nîmes qui va sur Courbessac et on doit manœuvrer sur Courbessac pour revenir en gare de Nîmes, demain, avec le viaduc. Moi, je dis demain, c'est avant fin 2012. On crée un viaduc à voie unique qui permet de rentrer directement d'Alès vers Nîmes et d'arriver directement à Alès. Mais on conserve une liaison entre Alès et Courbessac directe certes à voie unique puisque le besoin aujourd'hui est au maximum d'un train de fret par jour. Donc, nous limitons également par respect de l'argent public les investissements emmenés trop tôt mais nous conservons la possibilité de continuer la phase ultime, ultérieure si elle se justifie. Et si le choix est fait de construire une gare à Manduel, c'est de reprendre le doublement de cette voie, de modifier toute la zone de Courbessac et, à ce moment-là, de créer une liaison directe avec la future gare nouvelle.

Alors, là, je peux parler des coûts, c'est très difficile parce que... je commenterai ce diapositif tout à l'heure. Parler du coût, c'est très difficile. On n'a pas étudié comment on va aller directement d'Alès en gare nouvelle de Manduel. On ne l'a pas étudié parce qu'aujourd'hui, la décision de faire une gare nouvelle à Manduel n'est pas prise parce que si cette gare est faite, elle sera faite dans le cadre de la ligne nouvelle Montpellier - Perpignan avec des horizons 2020. Donc, pendant une dizaine d'années, on va vivre avec Courbessac, avec toute son utilité, avec pour les gens d'Alès une liaison directe avec la gare actuelle.

Aller en TGV jusqu'à Alès, cela veut dire électrifier également la ligne Nîmes - Alès. C'est possible, cela restera possible avec le viaduc de Courbessac. Et on a des chiffres. C'est autour de 50 millions d'euros pour électrifier Nîmes - Alès. Il faudra voir si l'intérêt économique est présent.

Bon, dernière diapo, il y a un débat sur le coût de ces projets. Est-ce que gagner quelques minutes pour aller entre Nîmes et Alès, cela coûte cher ? Oui, cela coûte cher. Le ferroviaire, cela coûte cher. Et quand on regarde ce qu'aujourd'hui on investit, on gagne du temps sur une voie ferroviaire pour qu'il garde sa compétitivité. On se rencontre sur ligne classique, c'est entre 4 et 20 ou 30 millions d'euros. On peut aller jusqu'à 75. Différents projets, ce sont des projets en coût approuvés. Je dirais, par exemple, Réseau Ferroviaire de France. Dans le coût Courbessac, on est autour de 5 millions d'euros la minute, pour faire simple. Quant aux lignes nouvelles, on voit qu'on peut aller beaucoup plus loin, et là je suis... Alors, bien sûr, il faut remettre cela au nombre de personnes transportées. Quand on parle de Paris -

Nantes, on n'est pas à 200 personnes par jour, on est à plusieurs centaines de milliers. Et là, l'Etat, RFF, l'Ile-de-France sont prêts à aller jusqu'à un milliard d'euros pour gagner une minute entre Nantes et Paris. Et ce projet est également en cours d'étude. Alors, je vous remercie.

Claude BERNET

Bien. C'était d'une belle clarté. Alors, il y a beaucoup de personnes. Alors, au micro n°1, il y a quelqu'un auquel j'ai privé de la parole tout à l'heure. Donc, je vais lui donner la parole, puis ensuite on va passer au micro n°2. Voilà. Cher Monsieur, allez-y !

Mr LAINÉ

Je vais être bref. Je suis retraité, Parisien mais qui connaît la ville de Nîmes depuis 1950. Alors, ce que je voulais vous dire, il y a une chose qui m'a frappé dans le débat. Quand j'ai entendu parler de Manduel et du développement, quand on a dit : « Bien, oui, mais cette gare qu'on construisait du côté de Campagne, c'est un peu une hérésie ». Mais, en fait, on oublie simplement que la ville va s'agrandir, que la ville ne va pas s'agrandir vers le Nord, la ville va s'agrandir vers le Sud. C'est plutôt là-bas qu'il faudrait commencer à penser. Et moi, je trouve que le projet Manduel, en soi, c'est un peu aberrant. C'est assez mal perçu, semble-t-il, par les gens du cru. Et est-ce que Campagne, ce sera mieux perçu ? Je n'en sais rien, mais c'est plus central. On ne se déplace pas complètement vers l'Est. On essaie d'équilibrer entre l'Est et l'Ouest. Et on pense à l'avenir. Merci.

Claude BERNET

Merci beaucoup. Alors, micro n°2.

Michel FONT

Oui. Bonsoir Monsieur le Président, bonsoir Messieurs, Dames. Voilà, Michel Font. Je dois dire que j'ai fait partie des gens qui ont assisté à la réunion de Monsieur Kerrien, ici même à Nîmes, il y a une vingtaine d'années. Il y avait eu, ce jour-là, deux réunions, une pour les administrations, réunion à laquelle j'ai assisté, et l'après-midi une autre réunion pour les collectivités locales. La position de la gare de Manduel, à cette époque, était déjà arrêtée. Et les arguments qui étaient donnés n'étaient pas négligeables parce que... et apparemment beaucoup de gens ne sont pas au courant. Peut-être nous avons là toutes ces questions qui sont posées. Alors, je crois que ce qui a été dit à l'époque correspondait à une nécessité pour la grande vitesse. On ne parlait pas encore à l'époque de réchauffement climatique. Mais je pense qu'en informant davantage les gens sur la nécessité de cette gare à Manduel, je dis bien, dont on parlait déjà il y a eu une vingtaine d'années, peut-être même cela amènerait beaucoup moins de questions. Et peut-être, une meilleure information ne nuirait pas. Voilà je vous remercie.

Jean DENAT

Bien, Monsieur le Président. Je suis Jean Denat, Vice-président du Conseil général du Gard chargé de l'infrastructure et des déplacements. Nous nous sommes rencontrés il y a quelques mois. Nous avons abordé la tenue de cette réunion et l'intérêt que pouvait porter le Conseil général, donc, à l'enjeu de la ligne nouvelle, la ligne Perpignan. Une de vos interventions, Monsieur le Président, c'était de savoir s'il y avait un intérêt des Nîmois et s'il y aurait une salle pleine. Une des préoccupations du Vice-président du Conseil général, qui s'exprimait au nom du Président Damien

Alary, c'était de vous dire que cette salle ne suffira pas. L'enjeu ferroviaire est un enjeu départemental. Il faudra faire une réunion à Alès, car la participation du Conseil général du Gard à cette grande aventure ferroviaire s'inscrit dans un contexte départemental d'enjeu global. Et je vous avais demandé d'envisager la tenue de réunion à Alès. Et je tenais aujourd'hui au nom du Président Damien Alary à vous remercier d'avoir pris cette initiative. Nous ferons également salle pleine à Alès au mois de juin, Monsieur le Président, car les Gardois sont particulièrement intéressés et conscients de l'importance de ces enjeux ferroviaires.

Alors, il y a un certain nombre de préoccupations qui ont été exprimées ici ou là selon la collectivité ou l'association que l'on représente. Et je voudrais peut-être répondre à l'interpellation du Premier adjoint de Manduel qui a fait une plaidoirie brillante pour sa commune et qui nous a parlé de l'intérêt de l'enjeu départemental en insistant sur l'importance de l'enjeu économique. Il a raison qu'il y a un enjeu économique dans la création de gares nouvelles. Et je voudrais lui dire et le rassurer s'il est peut-être inquiet que le Président Damien Alary a maintes fois l'occasion, s'agissant de la participation du Conseil général du Gard à l'économie gardoise, de témoigner ici ou là par son engagement de l'importance que la collectivité départementale apporte à l'aménagement économique. Pourtant, je voudrais rappeler qu'il s'agit peut-être ici ce soir de l'enjeu qui est un enjeu de déplacement, d'infrastructure de déplacement, de transport, de transport public, de transport de voyageurs et de transport de fret, et qu'au-delà donc de son extension à l'aménagement économique, il faut peut-être d'abord que l'on se place sur le terrain du transport, des déplacements. Et je voudrais peut-être vous dire Monsieur le Président que si vous avez eu raison d'organiser deux réunions dans ce département, vous avez choisi avec raison également, de leur attribuer un titre, un ordre du jour. Et on a dit ici à Nîmes parce que vous saviez qu'il y avait une sensibilité. Cette sensibilité, elle a été exprimée par le Sénateur-Maire de Nîmes que je salue, qui a dit lorsque l'on a parlé du contournement Nîmes - Montpellier : « Eh bien, moi, je paierais à une condition, c'est qu'il y a une gare à Manduel ». Donc, il a bien témoigné de la sensibilité de sa collectivité sur la relation à la gare.

Et donc, vous avez souhaité que l'on oriente le débat ce soir sur le thème de la gare, alors que sur Alès, vous avez considéré qu'il s'agirait des enjeux ferroviaires gardois. Je voudrais vous dire que, pour nous, pour le Conseil général du Gard, l'enjeu de la gare, et j'en terminerais tout à l'heure par là, c'est un enjeu certes mais ce n'est pas un enjeu actuel. L'enjeu actuel, c'est bien le choix technique, donc, qui fait que, pour nous, s'il y a importance dans la ligne nouvelle Montpellier - Perpignan dont nous parlons ce soir, c'est parce que, pour les Gardois, il y a un enjeu sur Nîmes - Perpignan. Et il y a un enjeu sur Nîmes - Perpignan car nous sommes au cœur de la réalisation du contournement Nîmes - Montpellier.

Un choix a été fait, c'est un choix d'une ligne mixte et il nous appartient de vérifier. C'est pour cela que le Conseil général du Gard participe au financement à la fois des études de Montpellier - Perpignan et également de la réalisation du contournement Nîmes - Montpellier car il doit y avoir cohérence entre donc le tronçon Nîmes - Montpellier et Montpellier - Perpignan. C'est pour cela que notre collectivité participera au cahier d'acteurs de deux façons avec la région et également séparément dans les délais que vous nous avez donnés.

Alors, je considère donc au nom du département que l'enjeu de la gare est un enjeu important mais n'est pas un enjeu actuel. Je vais essayer, en quelques minutes, si vous m'y autorisez d'argumenter. Je voudrais que nous repassions dans le calendrier de réalisation. A l'échéance 2014-2015, le contournement Nîmes -

Montpellier sera mis en service. Et nous allons parler, là, à la fois de trafic, de choix et d'argent. De ce fait, tous les trains de fret, à l'exception, ceux de desserte locale peu nombreux, emprunteront le raccordement depuis la ligne droite du Rhône puis le contournement Nîmes - Montpellier. Ils ne passeront plus au centre-ville de Nîmes. C'est qu'il y aura deux conséquences : d'une part, la diminution très forte des nuisances pour les habitants du centre-ville de Nîmes et ceux des villages situés le long de la ligne classique Nîmes et Montpellier ; d'autre part, la libération de sillons ferroviaires permettra d'augmenter l'offre de trains voyageur pour les trains grande ligne, mais surtout pour les trains TER. Et c'est la volonté de la Région et de l'autorité organisatrice des transports. Cela nous a été démontré dans le diaporama que vous avez présenté. En 2020 au mieux ou plutôt, la continuité de la ligne nouvelle sera entre Montpellier et Perpignan. Et c'est à cette échéance aujourd'hui que vous nous proposez donc l'opportunité de réaliser des gares nouvelles.

Et sur les scénarios que vous nous présentez, non pas au niveau de l'infrastructure, j'ai bien dit qu'il y avait la ligne mixte ou pas, mais il y a également des scénarios qui sont présentés avec leur conséquence en termes d'exploitation et que, vous avez décrit tout à l'heure d'ailleurs, une diapositive est éloquente à cet égard. Il y a un scénario sans gare nouvelle. Et donc, à cet horizon-là, sans gare nouvelle, il y aurait 78 trains grande ligne qui seraient donc en gare de Nîmes Centre comparativement au 44 donc recensés en 2007. S'il y a une gare nouvelle, une gare à Manduel, au lieu de 78 proposés à Nîmes Centre, il y en aurait 82. Sur ces 82, la répartition serait 56 en gare nouvelle, 26 en gare de Nîmes Centre. Quelle est la conséquence ? Les 56 trains qui s'arrêteront sur la gare nouvelle consommeront des sillons ferroviaires. La consommation de ces sillons ferroviaires amènera de fait un report du fret sur la ligne classique Nîmes Centre. Et nous aurons perdu des trains voyageurs et nous récupérerons à cette échéance-là des trains de fret pour des raisons d'exploitation commerciale que vous avez exprimées et que l'on peut facilement comprendre.

Ainsi donc, à cette échéance-là, nous aurions construit une gare nouvelle. En 2020, une gare nouvelle - il faut aussi tout dire - aujourd'hui, elle est laissée au financement des seules collectivités locales. En tout cas, aujourd'hui, c'est ce qu'on dit de ce qui sera en 2020. Une gare nouvelle, c'est 80 millions d'euros minimum, c'est 120 millions d'euros lorsque l'on parle des raccordements utiles pour qu'elles fonctionnent dans les bonnes conditions. Ces 120 millions d'euros devront être financés par Nîmes Métropole, par le Département et par la Région si elle souhaite y participer. Faut-il que nous engagions demain 120 millions d'euros pour obtenir quatre très grandes lignes supplémentaires avec une gare nouvelle et retrouver en gare de centre les trains de fret, dont nous aurons réussi à nous débarrasser avec le contournement Nîmes - Montpellier ? Nous ne le pensons pas. Nous ne le pensons pas car vous avez également étudié les possibilités d'exploitation de la gare de Nîmes Centre et les conclusions de la SNCF sont éloquentes. La gare de Nîmes Centre peut accepter une augmentation du trafic de voyageurs de 50 % ; c'est-à-dire jusqu'en 2040. C'est en 2040 qu'elle sera saturée. Alors, nous considérons au Conseil général que c'est à cet horizon-là que l'opportunité d'une gare nouvelle peut se présenter mais qu'il faut aller jusqu'à cet horizon-là pour exploiter au maximum la possibilité de prendre des TGV dans Nîmes et de prendre le maximum de TGV dans Nîmes et de ne plus avoir à supporter les trains de fret en ville et pouvoir exploiter au mieux un nouveau cadencement entre Nîmes et Montpellier, entre Nîmes et Alès, peut-être une nouvelle histoire entre Nîmes et le Grau-du-Roi. En tout cas, permettre ce que d'ailleurs a imaginé la Métropole elle-même que l'on puisse remettre vraiment au cœur des préoccupations de déplacement l'étoile ferroviaire nîmoise, qui est

aujourd'hui saturée. Et nous pensons qu'effectivement le contournement de Nîmes - Montpellier, le viaduc de rebroussement à Jean Bouin qui est un élément essentiel et grand de ces projets, complété par les nouvelles lignes Perpignan permettra jusqu'à cet horizon-là de prendre les TGV en nombre dans la gare de Nîmes Centre.

Voilà la position qu'exprime le Conseil général du Gard en rappelant, bien sûr, que l'opportunité d'une gare nouvelle en 2040 doit être prévue. Il s'agit là de l'enjeu économique. Il faut prévoir mais les collectivités peuvent travailler dans ce sens. Dans les documents d'urbanisme, il doit réserver les espaces à cet effet. Mais qu'en aucun cas, aujourd'hui, à l'horizon 2020, cette gare nouvelle apporterait une solution aux problèmes de déplacements nombreux auxquels sont confrontés les Gardois.

Je voudrais ajouter quand même, pour terminer, que l'actualité ce n'est pas la gare. L'actualité, c'est le financement du contournement Nîmes - Montpellier, car si l'on veut que demain il y ait une cohérence de Nîmes à Perpignan, il faut être sûr que l'on puisse réaliser le contournement Nîmes - Montpellier. Et avant d'envisager de mettre 120 millions d'euros sur la gare à Manduel en 2020, je voudrais être sûr que l'on soit capable collectivement de financer le contournement Nîmes - Montpellier. Le 23 juin 2008, le Président Damien Alary a apposé sa signature, elle valait 30 millions d'euros. Il manquait une signature, celle du Président de Nîmes Métropole. J'espère et je souhaite, je suis convaincu que cet oubli aura été réparé, ces jours derniers, car sinon, le contournement de Nîmes - Montpellier, aujourd'hui, serait encore un projet virtuel.

William PORTAL

Monsieur le Président, Madame, Monsieur, William Portal, Vice-président de Nîmes Métropole chargé des transports. Je vais essayer de synthétiser mon propos parce que, bon, on a déjà entendu beaucoup de choses et l'éliminer à ce débat public, bien sûr, ont pris beaucoup de temps et risque de priver la salle des interventions intéressantes. Pour l'agglomération Nîmes Métropole, en effet, le TGV, c'est une réalité. Une réalité que la réalisation du dernier maillon à grande vitesse Montpellier - Perpignan doit conforter et développer. L'agglomération nîmoise doit pleinement bénéficier de cette ouverture non seulement sur l'interrégional mais aussi sur le réseau européen. Notre souci au niveau de la réflexion était d'accompagner la métropolisation d'organiser un nouveau système ferroviaire performant à travers la déclinaison de notre plan de déplacement urbain. Nîmes et Alès se donnent les moyens d'un développement commun mais aussi des nouveaux territoires tels que les pays Costières et Garrigues avec des réflexions conjointes de communauté de communes entre ces deux territoires, notamment la communauté de communes de Leins-Gardonnenque ou la communauté de communes au Sud Terre d'Argence. Cette initiative préfigure une ambition à l'échelle d'un territoire plus large encore avec Montpellier et Sète qui représenterait un ensemble de plus d'un million d'habitants et une véritable métropole de dimension européenne. Je pense que c'est un de vos soucis.

Dans cette perspective, la ligne nouvelle ne représente pas seulement une infrastructure à grande vitesse traversant le territoire mais doit permettre la mise en place d'un véritable système ferroviaire global et cohérent où - sans se concurrencer dans l'occupation des voies - se combine et se complète réseau à grande vitesse, réseau TER, intercités et fret, un système se construisant autour d'une priorité et de quatre principes pour Nîmes Métropole et son bassin de vie. La priorité, l'implantation d'une gare nouvelle à Manduel sur le contournement Nîmes - Montpellier à l'horizon de la grande vitesse, car elle permet tout simplement

l'irrigation des territoires par des dessertes actuelles et des missions diversifiées nationales et internationales. L'interconnexion ferroviaire et dont l'accès et la diffusion de la grande vitesse par l'implantation d'une gare nouvelle, interface entre ligne à grande vitesse et réseau régional, sa position au sud-est de Nîmes vient renforcer le développement de la porte Est de l'agglomération reconnue comme zone à enjeu dans le cadre de son projet du territoire, offrant des perspectives valant au-delà de la seule implantation d'une gare permettant la réalisation d'un véritable ensemble multiservice devant rassembler toutes les fonctionnalités urbaines déclinées dans notre plan du déplacement urbain.

Quatre principes, le premier : construire un bilan de gare centrale et gare nouvelle. Si le bilan de gare centrale de Nîmes et gare de Manduel qui, par le territoire et la population qui permettent de desservir, nous paraît le plus pertinent pour répondre aux besoins du bassin de vie gardois. La gare centrale qui demeurera l'unique gare TGV jusqu'à l'horizon 2020 doit être adaptée à court terme pour accueillir dans les meilleures conditions l'afflux des voyageurs généré par la croissance du nombre de dessertes jusqu'à la réalisation du projet de la ligne à grande vitesse et au-delà. Les collectivités investissent dès à présent, de manière conséquente, ligne de transport en commun en site propre, aménagement urbain, Arènes - Esplanade - Feuchères, réalisation de la gare du triangle, construction d'un site universitaire, extension du parc Georges Besse pour s'inscrire dans cette dynamique la parité essentielle de maintenir le niveau de dessertes proposés avant et après l'ouverture de la ligne nouvelle. Le cahier d'acteurs demande une étude complémentaire qui permet de connaître avec précision les capacités de la gare centre et celles du viaduc de Nîmes en vue de pallier les éventuelles insuffisances techniques et de garantir le développement des dessertes, au-delà du dire d'expert réalisé dans les préétudes fonctionnelles.

Deuxième principe : l'intégration au projet des navettes gare centre - gare nouvelle. Les navettes ferroviaires connectant les sites des deux gares de Nîmes Métropole entre eux doivent permettre de structurer la nouvelle organisation des déplacements que généreront l'arrivée de la très grande vitesse et la gare nouvelle de Manduel. Au-delà, la ligne Nîmes - Alès modernisée doit permettre à l'agglomération d'Alès de bénéficier une desserte ferroviaire renforcée vers la gare nouvelle et aux communautés de communes se situant entre Alès et Nîmes. Il ne faut pas négliger également, le cahier d'acteurs demande que les conditions de desserte par navettes figurent techniquement et financièrement dans le projet d'ensemble.

Le troisième principe, un système permettant le développement du fret ferroviaire et le développement du transport express régional. Il n'est pas question de faire un choix entre voyageurs et fret. Ainsi, les choix d'infrastructure doivent permettre l'organisation d'un véritable report modal captant les flux qui saturent nos réseaux routiers et autoroutiers, la suppression définitive du trafic fret de transit dans les centres urbains les plus densément peuplés tout en prenant en compte l'impact sur les communes nouvellement traversées, la réaffectation des sillons libérés sur la ligne classique à l'amélioration de l'utilisation et à l'amélioration de l'utilisation d'étoiles ferroviaires pour la desserte voyageurs du territoire. Par ailleurs, un choix différent serait incohérent avec celui même du contournement Nîmes - Montpellier qui, d'ores et déjà, prévoit la mixité des utilisations.

Quatrième principe sur lequel nous avons travaillé et réfléchi au niveau de l'agglomération, à l'Ouest de Nîmes, un raccordement indispensable entre le contournement et la ligne classique. Nîmes ne doit pas être écarté d'une future desserte par un transport régional intercity à grande vitesse reposant sur un

principe de liaison rapide de centre à centre, il devient indispensable un raccordement entre les deux infrastructures classique et nouvelle à l'Ouest de Nîmes fonctionnant dans les deux sens. Par ailleurs, un projet est prévu pour être utilisé au moins pendant les 100 prochaines années ou à laisser ouvertes toutes possibilités d'évolution de la desserte entre ligne nouvelle et ligne classique. Ce raccordement pourrait être réalisé par l'adaptation de la ligne du Grau-du-Roi constituant le premier maillon de la modernisation incontournable, une ligne desservant le sud du Gard et les stations balnéaires.

En conclusion, pour faire bref, Monsieur le Président, dans le cadre de ce débat public, Nîmes Métropole demande, quels que soient les scénarios retenus par la liaison Montpellier - Perpignan, la création d'une gare nouvelle à Manduel à l'échéance de la mise en service de la grande vitesse et sa liaison à la gare centrale qui restera au cœur de l'étoile ferroviaire pour la desserte TER du territoire, la mixité fret voyageurs et le report du fret sur la ligne nouvelle, le raccordement complet ligne nouvelle - ligne classique à l'ouest de Nîmes, particulièrement important, l'étude et l'intégration dans le projet des navettes entre gare nouvelle et gare centrale de Nîmes, l'étude de l'adaptation de la gare centrale du viaduc de Nîmes à l'augmentation des dessertes, telles sont les conditions dans lesquelles Nîmes Métropole souhaite et soutiendra la réalisation de ces derniers maillons à grande vitesse pour relier le sud au nord de l'Europe attendus dans les meilleurs délais.

L'enjeu du débat sur la réalisation de cette ligne nouvelle est bien entendu européen, national, régional, départemental et fondamental pour les territoires concernés, au-delà des caractéristiques d'impact financier, de considération scientifique et technique de cette ligne, il y va de l'avenir de l'aménagement global et durable de notre territoire. La construction ou non d'une nouvelle gare et de son lieu d'implantation et son gain des questions essentielles, lorsqu'il s'agit de désenclaver un territoire, questions qui déterminent pour l'agglomération nîmoise son développement, PDU, projet d'agglomération, mutualisation de ces projets avec toutes les entités territoriales concernées. Toutes ont répondu sur ce cahier d'acteurs dans le même sens, conditionnent notre positionnement et nécessitent la mise en place de vrai partenariat. Les enjeux qui comportent la création d'une gare ne se limitant pas au seul lieu où on va prendre le train. Nous ne voulions pas que le contexte de ce débat oppose vitesse et proximité comme semblait le faire comprendre les scénarios. Rendre accessible à moins de 3h le maximum de villes du territoire, concurrence de moyens de transport oblige, ne doit pas empêcher de prendre en compte les tenants de la proximité en les opposant à ceux de la grande vitesse. La mixité doit être envisagée et possible. Modernisation et évolution, certes, mais à condition... j'ai terminé, mais à condition qu'elle décrit les avantages légitimes souhaités par les populations qui en font les frais. Participer à des financements, en subir les cicatrices environnementales ou les désagréments d'infrastructure pour à l'arrivée, voir passer sous son nez ; l'utilisation de ce qu'on a fondamentalement souhaité générerait, nous semble-t-il, Monsieur le président, une grande frustration.

Claude BERNET

Oui. Bien, je vous remercie. Quand je vois le nombre de personnes qui attendent. Je vous incite vraiment tous à parler maximum 3 à 4 min, sinon, on n'y arrivera pas. Alors, il y a un monsieur qui est juste là, qui demandait la parole depuis un moment, on lui donne le micro. Voilà, puis ensuite, on va passer aux différends, mais il va falloir que, enfin, c'est comme chez les boulangers pendant la guerre. Bon. Voilà. Monsieur.

Henri BRIN

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, bonsoir. Henri BRIN, premier Vice-président de la Chambre des métiers et de l'artisanat du Gard. Intéressé par ce grand projet, il va d'abord de l'aménagement du territoire et bien sûr aussi de l'aménagement de la vie économique de ce département. J'ai entendu ici et là des interventions des uns et des autres et j'essaierai de me placer à un niveau qui répondra un peu à toutes les préoccupations des artisans que je représente et qui sont aussi présents sur Nîmes que sur Alès tout autant que sur Bagnols-sur-Cèze ou sur Beaucaire. On a parlé d'une étoile ferroviaire, d'une gare. Je crois qu'il y ait avant tout des priorités et parmi ces priorités d'abord d'avoir une gare TGV digne de ce nom sur le département, me semble être cette première priorité. La deuxième, c'est d'avoir une gare qui soit facilement desservie sur les secteurs dont je vous ai parlé précédemment et notamment sur, bien sûr, Nîmes mais sur Alès, sur Beaucaire, voire Bagnols-sur-Cèze. Et là, il me semble là aussi que des territoires s'imposent, parce qu'il y a des contraintes naturelles qui sont liées à l'urbanisation et, en tout cas, nous souhaitons que cette ligne puisse répondre à toutes ces préoccupations notamment dans le choix de cette gare. Alors, il a été question de 3 gares, de dessertes de ville ou d'autre. Aujourd'hui, Manduel semble être pour nous celle qui répond au mieux à cette préoccupation pour desservir tous ces 4 centres urbains du département. Voilà. Je suis bref, je vous l'avais promis.

Claude BERNET

Formidable, bref et clair. Alors, micro n°1, Monsieur. Attendez ! Monsieur, vous n'avez pas la parole, je suis désolé. Vous n'avez pas la parole. La parole est au micro n°1. Je vous donnerai la parole. Bien sûr, je vous donnerai la parole, mais vous ne l'avez pas et je veux un petit peu d'ordre dans cette salle. Micro n°1. Monsieur, présentez-vous s'il vos plaît.

Lionel ALBRECHT

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, bonsoir. Lionel Albrescht, usager SNCF, habitant Montpellier et travaillant en gare de Nîmes. Alors, j'ai beaucoup écouté ce soir, j'ai entendu les élus locaux, j'ai entendu Réseau Ferré de France. Tout le monde s'accorde à dire que la gare centrale restera une centrale. Ma question est la suivante : pourquoi après 8 ans de travaux, la gare Feuchères n'est toujours pas finie d'être rénovée ?

Claude BERNET

Alors, question simple, réponse simple. Et c'est, paraît-il, une question qui s'adresse à la SNCF

Philippe BRU

Bonsoir, Philippe Bru, Directeur régional de la SNCF

Pour vous répondre, sur les travaux de la gare de Nîmes, effectivement, on a eu des difficultés d'infrastructure dues au fait que cette gare est construite sur un viaduc. On a eu un moment où on a envisagé des difficultés d'équilibre de l'édifice. Ce qui a mené à repenser les travaux . il est permis d'envisager la fin des travaux qui sont repris avec certes beaucoup de retard, je le concède, pour le début de l'année prochaine.

Claude BERNET

Voilà. Merci. Et c'est net.

Lionel ALBRESCHT

Excusez-moi. J'ai bien précisé, je travaillais dans la gare de Nîmes tous les jours. Donc, je me sens légèrement concerné par les travaux. Vous avez beau dire que les travaux seront finis au début de l'année prochaine. Madame Gilbert, Fabienne Gilbert, avec qui je suis en relation de temps en temps, n'a pas tout à fait le même avis puisque les travaux auraient dû reprendre en début d'année. On est déjà mi-mai et qu'il n'y a toujours rien qui se passe et que je ne pense pas qu'en 6 mois de temps, le problème de piliers soit irrésolu.

Philippe BRU

Ecoutez. On est sur un édifice qui est complexe et sur lequel effectivement les études d'architecture, vous le savez, en étaient beaucoup plus compliquées que ce qui avait été imaginé. Donc, je pense qu'on fera tout pour tenir ces engagements. On entend les éléments-là et après, on est soumis à des contraintes. J'entends bien, je ne pense pas que cela soit forcément le lieu de débattre sur ce sujet-là.

Claude BERNET

Très bien. Mais... Merci Monsieur Bru. Vous savez, le débat public, cela suppose quelquefois qu'on fasse quelques concessions à l'ordre des choses. Micro n°2, la première personne.

Jean-Paul BORE

Merci Monsieur le Président. Mesdames et Messieurs les élus, Jean-Paul Boré, Vice-président du Conseil régional. Alors, comme il a été beaucoup question de la Région, cela me

permettra d'être très court. Je vous propose d'ailleurs de me couper à 3 min.

Je crois que cette expérience citoyenne est fort enrichissante. Je suis moi-même perméable et cela confirme que la parole citoyenne, ça sert à quelque chose. Ensuite, la Région, mardi, le Conseil régional à l'unanimité a adopté une délibération concernant la ligne à grande vitesse. Je vais dire quelques mots seulement à la fois pour la ligne à grande vitesse mais aussi être attentif au désenclavement total des territoires au travers de la double problématique qui a été évoquée, voyageur et fret, sachant que 80 % de la population du Languedoc-Roussillon vit dans une bande près du littoral.

Et je crois que parler de ces questions, et je me félicite de la clarté des démonstrations tout à l'heure, nous amène à penser les choses. Le premier adjoint de Manduel - à juste titre - a cité Philippe Lamour en termes d'aménagement et d'occupation du territoire à long terme. C'est pourquoi je disais que je suis perméable à ce qui a été dit, parce que je crois que nous devons envisager la ligne à grande vitesse, les éventuelles possibilités de connexion à une nouvelle gare allant d'un aménagement du territoire concerté notamment dans lequel s'est engagé le Conseil régional au travers du schéma régional d'aménagement du territoire qui vise à 30 ans d'aménagement. Je crois que c'est à cela qu'il faut s'engager. C'est ainsi que le Conseil régional s'est prononcé à l'unanimité pour la nécessité et l'urgence d'une ligne nouvelle à la fois pour les voyageurs et pour le fret.

S'agissant des gares, je conclurai par cela. Je crois qu'il faudra que vous répondiez, Monsieur le Président, à une question qui est venue dans la salle, l'anxiété quels que

soient les cas de figure d'une gare centrale ou pas à Nîmes. Je n'ai pas entendu dans quelques hypothèses de travail que, demain, les Nîmois seraient obligés d'aller prendre le train dans le cadre de choix que nous ferions à Montpellier. Donc, je vous demanderais de répondre à cette question.

Ensuite, je crois que s'agissant des gares. J'ai beaucoup écouté. J'étais attentif aux démonstrations qui ont été faites. Je pense, pour ma part, que choisir aujourd'hui, alors que nous nous engageons à plusieurs décennies et cela a été dit par rapport à nos enfants, cela doit l'être aussi d'un point de vue économique, touristique, quoiqu'on ne veut pas rejeter d'un revers de main ce qui a été dit sur le raccordement de la ligne du Grau-du-Roi, les nécessités de mailler avec l'intérêt du territoire...

Eh bien, je termine en disant qu'effectivement, je crois qu'avant de faire le choix de la gare, je suis très attentif à ce qui a été dit concernant la gare située éventuellement en Campagne mais que l'urgence, c'est que nous avancions pour la ligne à grande vitesse car il n'est pas encore garanti que nous puissions avancer très rapidement. Je vous remercie.

Claude BERNET

Très bien. Monsieur le Représentant du Conseil régional, je voudrais dire qu'effectivement lorsque j'ai vu que le Conseil régional avait pris un avis à l'unanimité, je me suis dit que c'était un geste politique qui compterait dans ce débat. Et je voulais simplement vous le dire.

Pascal ROUSSON

Ce sera très bref. Pascal Rousson du syndicat CGT des cheminots de Nîmes. Cette infrastructure, beaucoup de monde l'a rappelé jusqu'à présent, elle est nécessaire pour notre département même pour l'ensemble de la Région Languedoc-Roussillon, pour son activité économique, son aménagement du territoire, sa gestion des trafics par ferroviaire et le report modal de la route vers le rail. La construction d'une telle infrastructure, je le rappelle ici comme j'ai pu le faire à Montpellier, ne doit pas être un couloir de passage pour des touristes en mal de soleil. Il doit être vraiment une infrastructure pour aménager notre territoire et le développer et développer son industrie et pas être uniquement dans le touristique.

Pour cela, la construction de la ligne, pour nous, doit être mixte. C'est un enjeu faramineux qui est devant nous. Il ne faut pas rater cette occasion-là et d'autres participants l'ont rappelé tout à l'heure en disant que le contournement de Nîmes - Montpellier est déjà prévu mixte et donc la logique veut que la continuité se fasse comme cela.

Pour délester l'axe classique pour le cadencement du TER qui est un autre enjeu phénoménal pour notre pays et nos populations où il y a le développement du territoire et tout ce qui concerne la pollution que nous avons sur l'ensemble de notre région et par ce biais de report modal des trafics de la route vers le ferroviaire, cela permettra effectivement d'arranger ces conditions d'environnement.

Et pour cela, il faut construire des raccordements entre la ligne classique et la ligne à grande vitesse pour desservir les gares centre-ville qui sont en train d'être développées à l'heure actuelle comme des pôles multimodaux. On le voit à Nîmes avec la rénovation de la gare, même si elle n'est pas terminée, l'enjeu est là-dessus. On le voit sur Montpellier. On le voit sur Narbonne, sur Béziers et sur Perpignan où tous les acteurs locaux développent les centres-villes et les gares centre-ville comme

des pôles multimodaux de rassemblement, je dirais, de l'ensemble des types de transport. Et là est un enjeu important.

Mais pour autant, pour nous, il nous semble qu'il nous faut faire des réserves foncières sur l'ensemble de la ligne pour la faire évoluer par rapport au trafic qui risque de venir, notamment en fret, et pour la faire évoluer avec des gares nouvelles mais dans des échéances qui ne sont pas actuelles. Il y a une évolution de la ligne qui est construite - je le rappelle au bas mot - pour 100 ans, et qui devra évoluer au fur et à mesure des années.

Enfin, je voudrais rappeler ici, certains l'ont éludé dans le débat, l'expérience que nous avons sur les gares nouvelles et notamment les gares betteraves. On a tous en tête ces questions-là et l'autre question, qui n'est pas des gares betteraves, ce sont les gares qui ne sont pas raccordées aux réseaux classiques.

L'exemple d'Avignon est un exemple faramineux, où il manque 800 m de voies pour raccorder les deux réseaux et cela va faire bientôt 15 ans que c'est dans cet état-là. Donc, attention de ne pas recommettre les mêmes inepties que par le passé.

Et enfin, j'en terminerai pour rappeler que sur les scénarios qui existent donc sur la ligne à grande vitesse mixte Montpellier – Perpignan, sur le contournement de Nîmes - Montpellier existe le raccordement à hauteur de Générac pour faire des itinéraires équivalents entre Nîmes et Montpellier. Il faudra, je pense, le signaler dans les scénarios puisque ces raccordements-là existent.

Et enfin - j'en terminerai - où il me semble par rapport à l'intérêt général et à l'intérêt public d'assujettir sa participation à un tel projet uniquement par le biais d'avoir ou non une gare nouvelle n'est pas digne de l'intérêt public. Je vous remercie.

Claude BERNET

Alors, n°2. Monsieur.

Hervé LESTUM

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, Hervé LESTUM, Président COBATY Nîmes Gare, Association internationale des professionnels du bâtiment est à ce titre fortement intéressée par le développement du territoire.

Nous avons rédigé et nous diffusons par le biais de votre adresse Internet, un document de travail sur lequel une commission s'est penchée et, bien sûr, comme nous sommes... un certain nombre d'architectes et urbanistes, on s'est argumenté avec des schémas techniques.

Nous soutenons donc sans reprendre les bons arguments de Monsieur le Maire de Marguerittes, bien sûr, l'implantation d'une gare dans le Gard, mais d'une gare à Manduel. Ceci bien sûr puisque c'est la disposition la plus intéressante par rapport au nœud ferroviaire qui permettra à la suite d'avoir un réel projet de déplacement urbain dans la ville de Nîmes et dans toute l'agglomération ainsi que jusqu'à Beaucaire et Alès.

Alors, il faut aussi, pas uniquement parler de déplacement, il faut parler de l'enjeu du territoire. C'est un projet qui va permettre quand même à une bonne possibilité de développement autour de toute cette zone, de zones d'activité et de bien développer la région et d'avoir une bonne espace d'implantation dans un schéma qui va permettre la construction quand même d'infrastructure assez sensible pour le déplacement même des autres moyens de transport.

Alors, le développement économique a aussi été largement cité, nous ne reviendrons pas dessus. J'invite tout le monde à pouvoir prendre connaissance de notre document sur le site Internet. Par contre, pour ce qui est du planning, nous pensons

fortement que l'hypothèse d'étude de l'implantation d'une gare à Manduel proposée par la SNCF fait apparaître un projet complexe compte tenu de la superposition des différentes voies et de la nécessité d'une interconnexion verticale. De ce fait, pour des raisons techniques et économiques, la gare devrait être construite avant la mise en service de la ligne, parce qu'on voit mal comment une fois que les lignes soient mises en place, on arrive à construire une telle infrastructure avec un nœud ferroviaire aussi important et des trains qui passent à 300 km/h en dessous d'un tel chantier. Donc, pour nous, c'est un enjeu que nous soutenons et que l'on voudrait voir réaliser en même temps que la ligne Nîmes - Montpellier. Merci.

MARTIN Guy

Oui, bonsoir Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Voilà, je suis Redessannais, j'ai été longtemps Conseiller municipal de Redessan et j'ai habité et travaillé à Montpellier pendant une quinzaine d'années ainsi que une quinzaine d'années à Arles. Mon intervention n'est pas uniquement en tant que Redessannais mais plutôt d'un point de vue régional. Je voudrais dire que je salue aussi Madame le Maire de Manduel qui vient de prendre fait et cause depuis quelques années d'ailleurs pour la gare à Manduel, ce qui n'est pas tout à fait le cas du Maire de Redessan qui a quand même quelque réticence encore. Je voudrais surtout dire que d'abord, il m'a paru que dans le Midi Libre et dans la gazette ces jours-ci, il y avait une sorte de tirs groupés contre la gare de Manduel. Je précise que je suis de sensibilité de gauche depuis toujours, que je suis profondément régionaliste et que ce que je dis là n'est pas pour soutenir qui que ce soit, mais simplement par conviction personnelle. Je voudrais signaler que, effectivement, si nous raisonnons à l'échelon ou à l'échelle plutôt de l'arc méditerranéen, on doit aller vers des rapports de plus en plus fréquents contre Languedoc-Roussillon et la Provence. Et actuellement, il y a beaucoup de barrières administratives comme vous le savez encore entre ces deux régions. Or, l'implantation d'une gare à Manduel faciliterait cela à mon sens, puisque Arles serait tout de suite partie prenante comme on l'a dit et que d'autre part, nous avons là une potentiabilité économique très importante comme l'a dit Monsieur le premier adjoint de Manduel. En effet, cette partie Languedoc-Roussillon est encore, par rapport à l'ouest de Nîmes, par rapport à la région Nîmes - Montpellier, beaucoup moins habitée et surtout beaucoup moins développée. Et je crois que ça serait une bonne chose de rééquilibrer un petit peu à l'est de Nîmes l'économie. Il ne faut pas oublier d'ailleurs que pendant longtemps, Nîmes a eu autant d'avantages économiques sinon plus que Montpellier. Et Montpellier a décollé, comme on le sait, dans les années 1960. J'étais alors étudiant à Montpellier. Et je me souviens à l'époque des projets de Monsieur le Professeur Dugrand que j'ai eu comme professeur à Montpellier et qui est devenu l'adjoint à l'urbanisme de Monsieur le Professeur et Maire de Montpellier Frêche. Il visait alors à faire une sorte de conurbation comme il disait entre Avignon et Montpellier en passant par Nîmes. Je crois que ces projets n'ont pas été tout à fait abandonnés et je suis effectivement favorable à ce qu'il y ait de grandes régions. Mais il faut quand même veiller à ce que Nîmes ne devienne pas tout à fait une sorte de satellite de Montpellier. Et je crois que si on installe une gare que ce soit au sud vers Garons et plus exactement au sud-ouest vers Campagnol, je crois qu'effectivement on va se rapprocher de Montpellier. Or, Montpellier a déjà suffisamment de développement, suffisamment de chance sans qu'on ait à se rapprocher directement à Montpellier. Je dirais aussi que Manduel a un avantage très important, c'est que nous sommes là

dans la région des grands lieux touristiques, ce qui n'est pas le cas lorsque l'on va vers Garons, lorsque l'on va vers Campagnol, vers l'ouest. N'oubliez pas que le pont du Gard est quand même de ce côté, là où la Via Domitia et les grandes villes. Et je pense que là, il y a là un triangle de la romanité qui mérite que sur le plan économique comme sur le plan culturel, on y porte une plus grande attention, et je vois très bien des gens débarqués du TGV là en plein centre de ce triangle de la romanité comme je le disais tout à l'heure.

Enfin, je signalerais qu'il serait justice que la gare soit à Manduel pour la raison très simple, que la ligne qui va passer, qui va écarter disons le fret de Nîmes pour passer entre Redessan et Manduel, porte un grave préjudice à ces deux communes. En effet, à l'époque lorsqu'il y a eu une réunion publique, j'avais protesté contre cela, parce que n'oubliez pas, s'il y a un accident entre ces deux communes, nous allons être aux premières loges comme actuellement le sont les gens qui sont au bord du viaduc ou de la voie ferrée qui traverse Nîmes. Alors, à écarter le danger de Nîmes, pourquoi être allé ou situé entre Manduel et Redessan. Voilà. Il me semble que ça se ferait un petit peu justice et je voudrais pour terminer souhaiter que ce débat effectivement serve à quelque chose et que à l'enquête publique, quoi que l'on dise souvent on n'a pas d'effet, eh bien, j'espère que cette fois-ci, il y aura quelque chose d'important et dont on tiendra compte y compris à l'enquête publique. Je vous remercie.

Franck PROUST

Franck Proust, Premier adjoint au Maire de Nîmes et Vice-président de Nîmes Métropole chargé du développement économique. Je ne vais pas revenir sur les problèmes d'implantation de gare qui ont suscité bien des débats il y a même quelques décennies. On se souvient des propositions faites entre une gare commune entre Montpellier et Nîmes à hauteur de Gallargues. Je pense d'ailleurs que ça aurait été une très bonne décision en termes d'aménagement du territoire mais, bon, on ne va pas refaire une histoire. Et je voudrais répondre à mon collègue Jean Denat, en tant que Conseiller général. D'ailleurs, je regrette qu'il n'y ait pas eu de débat dans cette instance parce que ça me paraît effectivement important. Il a parlé tout à l'heure d'un enjeu de déplacement et je pense que cet enjeu de déplacement, on ne peut pas en faire une priorité tout simplement parce qu'à 10 ans, à 20 ans voire à 30 ans, on ne saura pas comment on se déplace. Et on ne sait pas encore aujourd'hui comment se déplaceront les languedociens, les français voire les européens. Il y a 10, 15 ans quelle était la place des low cost dans le monde des déplacements ? Quelle sera la puissance des low cost puisqu'on parlait des futures relations internationales entre Séville et Rotterdam ? Quelles seront la position et la force des low cost de demain ? Quel sera l'avenir du fret également ? C'est qu'il y a un certain nombre de réformes en cours, de privatisations, d'absence de monopole. Et donc aujourd'hui, faire des prévisions sur des fréquences, sur des trains qui arriveront en gare ou en gare centre ou en future gare Nîmes - Manduel ou autres, c'est faire de la politique fiction. Or moi, je voudrais simplement dire, c'est que j'ai entendu tout à l'heure que certains prônent une hypothèse de garder la gare Nîmes Centre jusqu'à 2040, puisque apparemment c'est à partir de 2040 qu'elle sera en saturation. L'autre jour, on avait organisé au sein du SCOT un débat préliminaire. On m'avait même annoncé qu'il faudrait construire sur la gare de Nîmes Centre si nous avions cette hypothèse un parking de 2 500 places. Alors, je pose tout simplement la question : où est-ce qu'on pourrait faire à Nîmes Centre un parking de 2 500 places ? Et donc aujourd'hui, l'enjeu et un certain nombre d'interlocuteurs l'ont dit ce soir,

c'est un enjeu avant tout de développement économique et d'aménagement du territoire. Et justement, je pense qu'une gare, c'est un outil mais c'est un outil, comme l'a dit Jean-Paul Boré tout à l'heure, c'est un outil d'aménagement du territoire, de développement économique. Et pour éviter un certain nombre de gares betteraves comme on l'a vu, eh bien, il faut travailler en amont, ne pas décider simplement de l'implantation d'une gare mais travailler sur un véritable projet de territoire, un véritable projet de développement économique autour de cette future gare. Et il est vrai que le site de Manduel au même titre qu'on peut voir en France, eh bien, une connexion entre une gare centre et une gare TGV. Je pense notamment à Tours Saint-Pierre-des-Corps qui fonctionne très, très bien, mais on voit aussi des gares TGV au cœur de parcs thématiques comme le Futuroscope ou Marne-la-Vallée qui fonctionnent très, très bien. Et donc aujourd'hui, l'enjeu sur ces 10 ans, sur ces 20 ans, sur ces 30 ans, c'est de faire plutôt à Manduel parce que apparemment la connectivité me paraît la meilleure possible. On parlait tout à l'heure du financement de la nouvelle gare TGV qui vraisemblablement sera de la responsabilité des collectivités territoriales. Si on la fait ailleurs, il faudra financer en plus une liaison, alors que la liaison entre Nîmes Centre et la future gare de Manduel me paraît évidente et en tout cas déjà financée.

Donc aujourd'hui, cette implantation d'une nouvelle gare est primordiale pour un enjeu de développement économique. Président du COBATY tout à l'heure parlait de la zone d'intérêt communautaire de Grézan, n'oublions pas que l'agglomération nîmoise vient de zader, Grézan 4, 5 et 6 et qu'on est à quelques hectomètres du futur site de Manduel, et donc là, il y a un véritable enjeu de territoire, de développement économique, et je reste persuadé que l'ensemble des acteurs politiques et économiques de ces départements, au-delà de la décision pure et simple de l'implantation d'une nouvelle gare, eh bien, travaillera sur un projet de développement. On parle d'une éventuelle délocalisation du Parc des expositions. On parle de l'implantation d'un parc thématique sur la romanité qui fait un petit peu le tour de la ville. Il y a des hypothèses qui commencent à ressortir, eh bien, je pense qu'il faut profiter de cette opportunité pour travailler ensemble et faire en sorte que cette gare et cette nouvelle ligne LGV soient une opportunité économique.

Jean-Claude BERART

Vous nous avez fait un courrier très intéressant. La semaine dernière, il y a eu une déclaration du Président de la République des Etats-Unis sur les gaz à effet de serre qui est un problème de santé publique. Cette considération doit être prise en compte pour notre débat.

Oui, le ferroviaire, c'est moins de CO2, c'est moins de polluant par rapport, disons, à la liste des nuisances du transport routier avec les problèmes de saturation aussi bien les autoroutes que les routes et l'asphyxie de nos villes.

La proposition de lignes nouvelles, avec le mixage du fret - voyageurs et la réserve, disons, foncière pour de nouvelles gares, la priorité c'est le financement et je pense que l'Europe doit aider à sa réalisation de ce projet car c'est un projet transeuropéen et c'est également 6 000 emplois qui sont en jeu. Nîmes, par son histoire, a un réseau en étoile. On doit améliorer par son électrification que ce soit à Nîmes - Alès avec le viaduc et également Nîmes - Le Grau du Roi. Et ouvrir la rive droite du Rhône aux voyageurs. Je tiens à vous dire, depuis la semaine dernière, que Marcoule est prêt pour le transport ferroviaire et d'arrêter le transport routier. La gare de Nîmes au centre-ville, avec son intermodalité sans oublier les garages à vélo, est

un atout économique. C'est une vitrine de son terroir et c'est l'animation du centre-ville. Notre association a beaucoup travaillé ainsi que pour le cahier d'acteurs. C'est également sur la prévention des écosystèmes, des terres agricoles et de prendre en compte les zones inondables et le problème du vent violent, parce que l'autre fois, vous ne m'avez pas répondu mais je pense que vous allez y réfléchir, hein, aussi bien pour le mistral que pour la tramontane. Pensez-y avec le problème qu'on avait posé sur le problème paysager avec les plantations d'arbres et par rapport aux bruits. La démarche participative de ce débat nous convient. C'est une prospective pour notre région très intéressante. La réalisation ne doit pas traîner en longueur, c'est un problème de santé publique, car les cancers ont doublé ces dernières années dans le Languedoc-Roussillon. Donc, nous souhaitons, comme nos amis Catalans et Espagnols, que cette ligne LGV, parce qu'il y a le problème du ferroutage qui nous est posé. Et nous sommes également dans la continuité du VRAL et du Grenelle de l'Environnement. Merci de votre aimable attention.

Claude BERNET

J'ai failli vous applaudir, vous avez été très gentil pour la commission. Je transmets à mes collaborateurs qui travaillent sur ces réponses et plus encore au Maître d'ouvrage. Alors, il y a encore un certain nombre de demandes de parole au micro n°2. Je vois des gens qui s'en vont un peu, donc je me dis qu'il ne faut pas durer tout de même trop longtemps. Et je vous rappelle que nous avons encore à entendre M. Chapelon. Alors micro n°2, à vous.

Serge VILLANUEVA

Bonsoir Monsieur le Président. Bonsoir Mesdames, Messieurs. Je me présente, je suis Monsieur Serge VILLANUEVA, Président de l'Association ASIST, Association de Surveillance des Inondations et Sauvegarde des Territoires.

Ma question sera extrêmement courte, mais j'ai l'impression que c'est plus une soirée d'informations qu'une soirée de concertation puisque, apparemment, tous les élus de Nîmes Métropole sont d'accord pour la gare de Manduel. Donc, je vais mettre quand même un petit bémol à cette embellie, pour vous dire que, en 88 puis en 2002, la ville de Nîmes, et plus largement de nombreuses communes de l'agglomération étaient victimes d'inondations très graves entraînant plusieurs dizaines de victimes et des centaines de millions d'euros de dégâts. Le risque est lié à ce qu'on appelle pudiquement « le ruissellement ». Quand on a vu le torrent de boue traverser nos rues et nos quartiers, on mesure bien ce qu'il y a derrière ce mot « ruissellement ». Le Président de la République a pris ce risque suffisamment au sérieux pour confier au Maire de Nîmes un rapport sur ce sujet, rapport remis tout récemment. Mais quand on suit l'actualité locale, on sait qu'à Manduel, un des sites proposés par RFF pour une gare nouvelle, ce risque a été l'objet de nombreuses études au moment de la conception du contournement ferroviaire, et du plan local d'urbanisme. Ces études ont démontré que le risque lié au ruissellement était un des plus forts de l'agglomération. En tant que Président de l'association ASIST qui est vigilante sur cette problématique, dans le but de la surveillance des inondations et la sauvegarde des territoires, je m'étonne que le risque que vous prenez en implantant une gare en zone inondable ne soit pas évoqué. Merci.

Mr TIXIER

Bonjour Messieurs, bonjour Monsieur le Président, bonjour Messieurs les élus. Beaucoup de personnes me connaissent. Je suis le Président du COSIDAF. Le

COSIDAF, c'est quoi ? C'est la Coordination des Comités Intercommunaux de Défense contre le Tracé T2. Alors, personne ne connaît le tracé T2, mais le Monsieur de Redessan nous l'a expliqué tout à l'heure. Si une catastrophe se produit entre Manduel et Redessan, nous serons aux premières loges les premières victimes. Nous sommes opposés à ce tracé T2 depuis 1999. Nous sommes montés voir Monsieur Gaysot quand il était Ministre des Transports. Nous sommes montés voir Monsieur De Robien quand il était Ministre des Transports, et on leur avait exposé le problème. Pourquoi je suis là ? Parce que je représente quand même 1 500 adhérents, et nous ne sommes pas contre la séparation du fret à Manduel pour le renvoyer sur le T2 et la rive droite. Bien au contraire, nous sommes pour le fret et pour les camions sur les trains, mais pas à n'importe quel prix. Nous avons proposé à l'époque, et nous l'avons proposé au Ministère des Transports, le tracé A4, qui avait l'avantage d'être direct entre Manduel et Taizé, et qui faisait à lui seul 17 km de moins. On a tout fait, on a tout calculé dans ce tracé T2, mais pas la rentabilité. Or, quand on met la rentabilité en face, et c'est ce que je vais poser au Ministère des Transports, et dernièrement à Monsieur le Ministre des Transports, il y a quand même une économie entre le A4 et le tracé T2 de 11 000 000 d'euros. Bien sûr, on nous parle d'économie. On sait que le tracé T2 est inférieur de 26 millions d'euros au tracé A4. Alors, certains cheminots nous ont fait des propositions, ils sont venus nous voir, nous trouver. Ils nous ont dit : mais pourquoi faire le tracé T2, puisqu'il existe déjà un tracé qui permet de remettre les trains sous la rive droite du Rhône, et qui ne coûterait pas un centime. Or, on sait que pertinemment, à l'heure actuelle, le tracé T2 coûte 30 millions d'euros. Alors, moi, je vous propose d'économiser 30 millions d'euros, puisqu'on a parlé de chiffres jusqu'à maintenant. Dans votre projet de contournement à Manduel, il y a la bretelle B1. Cette bretelle B1 renvoie les trains de marchandises sur le tracé C3 qui est électrifié, qui fonctionne en ce moment jusqu'à la gare de triage d'Avignon. Il suffit simplement de faire une bretelle dans la gare d'Avignon, la gare de triage d'Avignon pour les remettre sur la rive droite du Rhône à Villeneuve-lès-Avignon. Et ça coûterait moins d'un million d'euros. Alors, quand on construit une voie ferrée, et plusieurs personnes le répondaient ce soir, on le fait pour 100 ans. Pourquoi se précipiter ? On a la possibilité, la bretelle B1 est réalisée, elle est financée dans le projet. Renvoyer les trains sur la gare de triage d'Avignon. Vous les renvoyez sur la rive droite à Villeneuve-lès-Avignon. Vous économisez 30 millions d'euros puisque vous cherchez de l'argent, et en particulier l'agglomération en cherche ; et moi le contribuable que je suis, je me pose les questions si l'argent du contribuable ne vaut rien. Et la deuxième question que je me pose aussi : pourquoi recharger la rive droite du Rhône à partir de Saint-Gervasy ? Est-ce que le transport des passagers s'arrête à Marguerittes ? Il ne va pas plus loin. Ça libérerait le tronçon de Marguerittes jusqu'à Avignon, et permettrait de pouvoir mettre des voyageurs sur la rive droite en ce moment. Prenons le temps. Un jour, vous y viendrez, vous serez obligé de faire le tracé A4. Vous n'avez pas le financement, envoyez-le sur le C3. Et par la suite, vous permettrez de financer les 26 millions qui vous manquent pour faire le A4, et vous économiserez 11 millions par année de rentabilité. Imaginez sur 100 ans le nombre de millions que ceux que vous avez à récupérer au niveau de la rentabilité. Voilà ma question.

Claude BERNET

Bien merci. Alors je voudrais me tourner vers l'équipe RFF qui s'occupe du contournement Nîmes - Montpellier et il y a une question qui a été posée par

Monsieur VILLANUEVA l'intervenant précédent sur le caractère inondable ou non du site de Manduel. Et donc, je voudrais lui demander de s'exprimer sur ce sujet.

Pascal BIDAN

Merci Monsieur le Président. Je voulais profiter de l'occasion que vous donniez la parole au maître d'ouvrage pour parler du contournement de Nîmes - Montpellier, pour vous donner quelques informations très courtes sur ce projet. D'abord, nous ne sommes pas sur le contournement de Nîmes - Montpellier en matière de débat public. Ceci a fait l'objet d'un ensemble de discussions au début de l'année 2000, des années 2000. Ceci a ensuite fait l'objet d'une concertation au travers de l'enquête publique et aujourd'hui entre Nîmes et Montpellier. Il existe... alors il n'existe pas sur le terrain, on a toujours des trains de fret qui passent dans le centre-ville de Nîmes, on n'avait toujours pas de TGV qui passe à 300 km/h entre Nîmes et Montpellier mais le projet existe sur le papier. Et donc, j'ai voulu vous amener, enfin amener les dizaines de cartons du projet de Nîmes - Montpellier mais je vous ai amené un document qui s'appelle « le décret d'utilité publique » du 16 mai 2005 qui indique en quoi consiste ce projet et je voulais juste indiquer deux sujets. D'abord, dans ce projet déclaré d'utilité publique, il n'y a pas de gare nouvelle, il n'y a pas de gare nouvelle à Nîmes, il n'y a pas de gare nouvelle à Montpellier, par contre rien n'interdit dans ce projet de faire des gares nouvelles. Ça c'est le premier point. Donc, il y a un certain nombre de choses qui ont été décidées. Nous, notre objectif au sein de Réseau Ferré de France, c'est maintenant de les mettre en application le plus rapidement possible. Nous ne sommes pas dans une procédure de débat public, nous sommes dans une autre procédure qui vise à conclure un contrat avec une entreprise pour réaliser les travaux. Cette procédure s'appelle « une procédure de dialogue compétitif ». Ça signifie qu'il y a un dialogue et donc il y a encore la possibilité au cours de ce dialogue de prendre en compte un certain nombre de contraintes. Vous avez parlé d'un certain nombre de contraintes hydrauliques. On a parlé d'un certain nombre d'autres contraintes de gare ou autres. Donc, ce dialogue compétitif, on a l'objectif de conclure le contrat d'ici la fin de l'année 2010 pour démarrer les travaux immédiatement après. Donc, ce n'est pas un débat mais c'est un dialogue qui donne la possibilité d'un certain nombre d'évolutions sur ce projet. L'autre élément, c'est que ce n'est pas un débat public, c'est un débat compétitif. Qui dit compétitif dit compétition. Donc, on va avoir un certain nombre de discussions avec des entreprises pour faire comme une compétition, comme une course et ça signifie en particulier qu'il y a un certain nombre d'informations sur ce projet qui font l'objet de cette compétition et donc qui ne sont pas publiques. On n'est pas dans une organisation de débat public, on est dans une organisation de dialogue compétitif. Donc, je ne réponds pas complètement à votre question, je voudrais indiquer que, il y a une base et qu'il y a la possibilité de faire un certain nombre d'évolutions tout en restant dans ce document-là.

Intervenant

C'est inondable ou pas ? C'est tout.

Claude BERNET

Bien mais excusez-moi d'exercer mon droit de suite Cher Monsieur mais la question qui était posée, c'était de savoir si Manduel était ou non en zone inondable ? Est-ce que quelqu'un peut répondre à cette question ? Madame le Maire de Manduel.

Marie-Louise SABATIER

Oui effectivement. Donc, comme toutes les communes du tour de Nîmes, il y a des zones de Manduel qui sont en zone inondable. Ça c'est un secret pour personne. Or, le tracé TGV suit la crête de la Costière. Or, le ruissellement va toujours du haut vers le bas.

Claude BERNET

En général.

Marie-Louise SABATIER

Donc, je vous rassure étant donné que la gare, si elle doit être à Manduel, sera donc sur le tracé de la ligne, elle sera donc en zone non inondable.

Claude BERNET

Eh bien, voilà, ce sont les élus locaux qui connaissent leur terrain. Madame le Maire de Manduel, je vous rends hommage.

Intervenant

Monsieur le Président.

Claude BERNET

Alors au micro n°2, il y a encore...

Intervenant

Monsieur le Président.

Claude BERNET

Oui.

Intervenant

Oui Monsieur le Président, si vous me permettez, je voudrais confirmer...

Claude BERNET

Et vous reprenez la parole.

Intervenant

Oui c'est cela.

Claude BERNET

Mais vous savez que la parole est...

Intervenant

Non mais une seconde. C'est simplement pour confirmer...

Claude BERNET

Alors, allez-y vite.

MARTIN Guy

Pour confirmer en tant que Redessannais ce que vient de dire le Maire de Manduel. A savoir que moi, j'ai été pendant longtemps chargé du plan d'occupation des sols du village de Redessan et la gare sera construite à l'intersection pratiquement des communes de Manduel et de Redessan, des territoires de Manduel et de Redessan. Et ce n'est pas une zone inondable.

Claude BERNET

Je signale que dans toute la région, je reçois, la commission reçoit des quantités de questions sur les problèmes de l'inondation. C'est vraiment un des sujets majeurs et d'ailleurs RFF a déjà eu à traiter ces problèmes d'inondation autour de ses lignes actuelles et donc, je crois que ce sera un des points importants du rapport que nous rendrons. Alors, on va encore prendre deux ou trois questions puis on va demander à Monsieur Chapelon d'intervenir. Alors Monsieur au n°2.

Henri ROSENBERGER

Henri Rosenberger, nîmois d'adoption. Je suis personnellement partisan du schéma LGV plus fret raccordé aux lignes actuelles. Il serait aberrant de ne pas raccorder la gare de Nîmes actuelle ou la gare à venir dont je vais parler au réseau LGV. Il faut savoir qu'à Nîmes, nous avons un triage important. Malheureusement par la force des choses, il a été fermé. Ce triage libère des emprises extraordinaires à Nîmes intra-muros. J'ai entendu tous les intervenants pratiquement parler du choix d'une gare future LGV. Je ne veux pas faire l'arbitre mais je me permets de soumettre une nouvelle idée. Compte tenu que ce triage est abandonné et qu'il libère, comme je vous le disais, des espaces très très importants, je propose, je suggère de transférer la gare de Nîmes actuelle qui se trouve sur un viaduc et contrairement à ce qui a été dit, j'affirme et je peux démontrer que cette gare-là n'est plus suffisante. Elle est saturée, impossible à améliorer parce que sur le viaduc, il n'y a pas de miracle à avoir. J'ai entendu tout à l'heure la polémique au sujet de ce pilier qui posait problème mais ça ne m'étonne pas compte tenu qu'on est sur le viaduc. Donc, ces emprises importantes libérées à Courbessac au triage permettent d'implanter très facilement une gare qui peut recevoir les TGV, servir de gare importante digne de Nîmes, libérer des espaces à l'ancienne gare de... sur le viaduc qui. C'est un quartier complètement saturé par les voitures, par le trafic. Enfin, c'est... en plus, il y a un triangle qui est en train de se créer où il y a peu de places et je crois pouvoir en parler en connaissance de cause, et gros avantages de cette solution-là qui, indépendamment de départager tous les concurrents, permettraient, mais alors là je vais surprendre beaucoup de personnes, excusez-moi Messieurs du Réseau Ferré, mais cette solution-là permettrait d'abandonner le projet du viaduc de Courbessac qui, à mon sens, est une hérésie.

Claude BERNET

Mais il est fait.

Henri Rosenberger

Non, non. Il n'est pas fait. Il est en train de... l'adjudication vient d'être finie ou est en cours en tous les cas, donc je sais que je remets en cause beaucoup de choses mais pour l'avenir de Nîmes, je demande à ce que ce projet soit réexaminé. Je suis surpris que personne n'ait eu l'idée à RFF ou à la SNCF d'ailleurs de ne pas faire la liaison entre... la modification des infrastructures de la SNCF avec les projets futurs. Ça me paraît dommageable. Mais non je n'accuse personne, ce sont des projets qui

datent de longtemps quand le viaduc de Courbessac a été proposé pour raccorder la ligne d'Alès, c'est sûr que le triage de Nîmes existait encore, était en fonction, donc les données n'étaient pas les mêmes. Maintenant ce triage ayant été supprimé, il n'y pas de raison de ne pas intégrer cette nouvelle donne dans vos études. Je vous remercie et je n'en dirais pas plus.

Claude BERNET

Merci beaucoup. Nous voilà donc à la tête d'un quatrième site possible. Micro n°1 Monsieur.

Daniel PRATS

Je suis maire de BEZOUCE. Mesdames, Messieurs, chers collègues, je suis persuadé que l'avenir de Nîmes se trouve à l'est. Le site de Manduel est une réelle ouverture sur le territoire de l'est du Gard. Avec tous les élus de la communauté d'agglomération, j'approuve fortement ce projet cohérent de notre territoire, par la liaison bien sûr avec la gare centrale de Nîmes.

Mais il est primordial de développer une zone économique autour de cette gare. Il est souhaitable que les villages qui sont à proximité des lignes fret soient aussi desservis par les trains voyageurs. Il conviendrait aussi que RFF aide les communes pour protéger les habitations proches des voies au travers des murs anti-bruits. Merci.

Claude BERNET

Merci beaucoup et alors peut-être la dernière personne au moins de cette longue série au micro n°2.

Jean-Claude CANONEGE

Oui, bonjour Monsieur le Président, Messieurs les élus, et Mesdames et Messieurs. Je suis un retraité à la SNCF, je travaillais... ma dernière activité était à l'agence Ile-de-France de Travaux à Paris, alors je voudrais poser une question simple, parce que j'ai un passé d'exploitant, comment vous allez faire cohabiter sur la même ligne des TGV et du fret sachant que chaque fois que vous faites circuler un train de fret, vous supprimez deux à trois sillons de TGV. Alors, est-ce que vous avez une plateforme spécialisée pour le fret et une pour le TGV, ou est-ce que c'est la même ? Voilà ma question.

Edouard PARANT

Donc pour répondre à votre question, plusieurs possibilités techniques peuvent être mises en place. La première est bien c'est de réduire la vitesse enfin plutôt l'écart de vitesse qui existe entre les trains, donc les plus rapides les TGV et les trains les plus lents, c'est-à-dire les trains de marchandises. C'est notamment ce qui est proposé dans le cadre du scénario n°2, le scénario rose où pour pouvoir faire cohabiter sur les deux voies des trains de marchandises et des trains de voyageurs, les TGV circuleraient à 220 km/h et les trains de fret à 100 ou 120. On voit donc enfin un compromis pour pouvoir assurer cette mixité sur la vitesse des trains les plus rapides. L'autre possibilité qui est présentée dans le cadre de ce débat, c'est de finalement enrichir le projet en lui permettant finalement de faire circuler chacun des trains à leur vitesse optimale, et donc dans ce cadre-là, on est obligé de rajouter des zones pour les dépassements des trains rapides vis-à-vis des trains lents. Alors peut-être qu'on peut lancer une petite animation ? Que se passe-t-il sur une ligne

classique lorsque vous avez un train de fret et il y a un TGV qui arrive derrière, évidemment vous avez un rattrapage du train le plus lent par le train le plus rapide. C'est évidemment ce qu'on veut éviter. Donc première possibilité pour créer des dépassements, eh bien on crée ce que l'on appelle des garages. Donc votre train de fret se gare, il s'arrête sur la ligne et le TGV le double. Sur le dessin ça marche assez bien...

La problématique que ça pose, c'est que le redémarrage d'un train est une opération plus compliquée qu'il n'y paraît et donc ça prend du temps, et donc si vous avez beaucoup de TGV, cette situation est peu efficace pour faire passer beaucoup de trains de fret. Donc ce que l'on propose dans le cadre du scénario n°3, le scénario vert, il s'agit non pas de garage où le train de fret s'arrête, mais de voie d'évitement que l'on qualifie de dynamique parce que comme vous pouvez le constater, le train de fret ne s'arrête pas, mais la distance est suffisamment longue pour permettre au TGV de le doubler. Donc évidemment, la réponse en infrastructure ce sont des voies à trois ou à quatre voies, finalement une ligne à trois ou quatre voies partielles, et évidemment des coûts en regard qui sont importants. Dans le scénario vert, c'est de l'ordre du milliard d'euros supplémentaires pour construire donc ces fameuses voies dynamiques. C'est à peu près la moitié de la distance Montpellier - Perpignan qu'il faut aménager ainsi.

M. DESPRES

Merci. Je ne suis Président de rien et Maire de nulle part, je suis simplement citoyen et usager ; j'habite Bouillargues, c'est-à-dire à 3 km de Manduel, et à 7 de Nîmes. Je m'étonne qu'on puisse envisager de déplacer la gare pour la mettre à Manduel en ayant l'air de considérer que le temps Manduel - Paris ne changera pas par rapport au temps Nîmes - Paris. Mais les habitants de Manduel ne seront pas la principale clientèle du TGV. Moi, j'habite à 3 km de Manduel mais je trouve beaucoup plus logique de venir prendre le train à Nîmes. Les gens de la SNCF savent très bien qu'ils ont fait de très gros efforts pour gagner des minutes parce que c'est important, on est maintenant à trois heures de Paris. Quand il faudra aller à Manduel où on va être obligé de faire des centaines d'hectares de parking, ce ne sera pas la bonne solution, ce ne sera pas, on ne gagnera pas du temps, on en perdra, et on va construire pour 100 millions une gare inutile. Il y en a déjà des gares betteraves, effectivement elles ont été signalées. Mais il faudrait peut-être que ça serve à quelque chose l'expérience d'une ânerie. Moi qui suis un utilisateur et un utilisateur fréquent du TGV, j'estime que sa place c'est à Nîmes parce qu'il y a 100 et quelques milliers d'habitants, c'est quand même un tout petit peu plus qu'à Manduel. Merci.

Cécile ELI

Parce que je suis une femme ?

Claude BERNET

Au bénéfice du fait que vous êtes effectivement la seule dame à prendre la parole alors je vous donne la parole, voilà.

Cécile ELI

Voilà, parce que, bon, on est censé jouer à la poupée, pas au train, mais on les utilise les trains. Moi je suis une nîmoise amoureuse de la gare de Nîmes, et je trouve que comme à Venise, sortir de la gare de Nîmes, avoir les arènes en face de

soi, ça, ça décide des copains de Paris, de Londres, de New York, de n'importe où à venir un jour voir : je vais quand même découvrir ta ville et la romanité et tout ce qui est autour. De plus, bon, par expérience, j'ai longtemps vécu en Rhône-Alpes mais j'ai suivi les gestations des gares de Valence dans les champs, de Montchanin Le Creusot, on n'a jamais vu d'activité se développer, à Lyon même Saint-Exupéry ça a été évoqué, bon c'est une magnifique gare avec des ailes extraordinaires conçues par Calatrava ceci dit, elle n'a jamais décollé. Les avions à côté un petit peu mais alors le train, pas du tout. Et on peut continuer comme ça. Donc effectivement, on peut continuer à Nîmes. Merci.

Claude BERNET

C'est nous qui vous remercions, Monsieur Chapelon, allons-y.

Hervé CHAPELON

Bien merci. Je ne sais pas si le micro marche, merci Monsieur le Président. Mon intervention, a pour objet d'apporter un certain nombre d'éléments de réflexion sur la question essentielle gare centrale, gare nouvelle. Mais bon, il y a beaucoup de choses qui ont été dites, et ça prendra peut-être plutôt la forme d'une synthèse, plutôt que d'une véritable réflexion. Alors la question de la localisation des gares TGV, pour moi, elle ne peut pas être abordée sans parler de la question des enjeux du développement du rail aux différents échelons territoriaux.

Alors, le premier échelon, c'est l'échelon international. Pourquoi développer le rail à cet échelon-là ? Ben c'est tout simplement pour accélérer bien évidemment le développement du réseau ferré transeuropéen à grande vitesse, donc qui est un réseau en construction et en particulier, pour accroître la performance des liaisons entre les grandes métropoles européennes. Autre intérêt à cette échelle internationale, c'est de répondre à une nouvelle demande puisqu'on sait approximativement que le trafic international va contribuer à la moitié de la croissance des trafics ferroviaires d'ici 2020. Donc il y a un enjeu essentiel en termes de marché, en termes de marché de transport. Et puis c'est aussi de proposer une alternative au transport routier international de marchandises qui pose des problèmes de saturation et j'y reviendrai tout à l'heure.

Au niveau national, on retrouve également un certain nombre d'enjeux. Tout d'abord l'enjeu environnemental. On sait que le TGV c'est un mode de transport à faible incidence environnementale où, qui effectivement dans le contexte de Grenelle trouve toute sa place. Et donc l'objectif c'est finalement de modifier les termes de la concurrence modale sur les liaisons intérieures, en d'autres termes, essayer de gagner des parts de marché sur l'avion qui est un mode de transport plus polluant. L'autre objectif c'est aussi d'améliorer la performance des relations vers Paris et vers Roissy, Roissy étant considéré par beaucoup et sans doute à juste titre comme la porte d'accès au monde via les vols internationaux, et avoir un accès performant à Roissy c'est un enjeu essentiel au même titre que d'avoir de bonnes relations avec les autres agglomérations. Je pense notamment la liaison Bordeaux, Toulouse, Montpellier, Nîmes, Marseille, Nice.

Et puis autre enjeu, c'est de résoudre, j'en ai parlé tout à l'heure, les problèmes de saturation, des infrastructures routières dans les grands couloirs de communication, en particulier ici le couloir languedocien et la vallée du Rhône qui subissent un trafic poids lourds extrêmement important.

Et puis dernier enjeu à l'échelle nationale, c'est de rééquilibrer les investissements. J'aime bien cette petite carte puisqu'elle montre que 80 % des LGV en service

aujourd'hui sont situées au nord d'une ligne Saint-Malo - Lyon. Donc, il y a un vrai enjeu pour le sud et le sud-ouest de la France de rééquilibrer ces investissements à l'horizon 2020.

À l'échelle régionale, là aussi on en a beaucoup parlé ce soir. L'objectif c'est de développer les services ferroviaires régionaux de voyageurs. Donc essayer de rechercher sur le réseau classique, réseau existant, le maximum de gains d'efficacité en termes de fréquence de vitesse. Donc récupérer des sillons sur le réseau classique, ça va permettre de développer les TER. Egalement un projet TGV ça peut permettre d'envisager des TER à grande vitesse. Or, c'est un sujet qui n'a pas été abordé ce soir. On sait que ça fonctionne bien en Nord Pas de Calais. Ceux sont des TER à grande vitesse donc qui utilisent à la fois le réseau à grande vitesse et puis le réseau classique. Donc, je pense que c'est un sujet important dans le cadre du débat.

Autre enjeu à l'échelle régionale, c'est améliorer le pré- et post-acheminement TER des trafics TGV. Ce que je dis à mes étudiants, c'est que personne n'habite dans les gares évidemment, et donc il y a toujours un pré- et post-acheminement qui peut être très contraignant et qui peut être au moins équivalent au temps de trajet en TGV sur certaines liaisons. Et donc bien évidemment, il faut diffuser les gains de temps à partir des gares TGV, et le TER est un outil au même titre que d'autres modes de transport, et donc l'intermodalité, la combinaison de plusieurs modes, est un élément fort de ce dispositif.

Et puis autre enjeu à l'échelle régionale, c'est de proposer là où c'est possible une alternative aux politiques de désenclavement par les seuls investissements routiers. Je pense qu'on a tendance à dire le désenclavement, c'est les enclavements routiers. Là où il y a du ferroviaire, on peut peut-être penser des choses différemment. Et puis deux autres enjeux à l'échelle locale et je reviendrai à la question des gares juste après, c'est d'accroître l'attractivité économique des territoires qui sont desservis et notamment des centres-villes. Le TGV Est a permis à des villes comme Nancy, comme Metz, de restructurer leur quartier gare, le rendre beaucoup plus attractif et en termes d'urbanisme et d'aménagement urbain, il y a des enjeux là aussi importants. Et autre enjeu à l'échelle locale, c'est d'améliorer la desserte ferroviaire du périurbain puisque effectivement en Languedoc-Roussillon, la saturation de l'axe ferroviaire principal donnait la priorité aux TGV, aux trains grandes lignes ou aux trains de fret. On a peu utilisé le TER pour le périurbain. Or, on sait qu'actuellement les habitants du périurbain émettent deux à trois fois plus de CO2 que les habitants du centre au cours de leurs déplacements. Alors pourquoi j'ai parlé longuement de ces enjeux ? Parce que les enjeux nationaux et internationaux, vous nécessitez un petit nombre d'arrêts très performants, donc, privilégient plutôt une gare nouvelle. Alors que des enjeux régionaux et locaux impliquent une desserte plutôt centrale des agglomérations pour renforcer les pôles intermodaux puisque les gares centrales sont souvent des pôles intermodaux extrêmement performants. Alors, atout faiblesse d'une gare centrale en ce qui concerne les atouts. Une gare centrale, elle permet d'optimiser la desserte TGV des secteurs les plus densément peuplés, donc le centre des agglomérations. C'est un atout fantastique du train par rapport à l'avion. On n'a pas à parcourir des temps, enfin on n'a pas à avoir des temps d'accès à l'aéroport importants, la gare étant directement au centre-ville. Une gare centrale va favoriser les connexions avec les transports urbains, les TER et les autocars, donc elle valorise les pôles multimodaux, j'en ai parlé tout à l'heure. Donc, on garde Nîmes. On a effectivement sur le même site, les transports urbains, les transports par autocar, les TER, les TGV, les trains grandes lignes, donc là c'est un

élément important. Autre atout d'une gare centrale, c'est de limiter le nombre de ruptures de charge en créant une gare nouvelle. Effectivement on crée une rupture de charge et donc on pénalise la fluidité du transport jusqu'au centre-ville. Et puis une gare centrale, elle va supprimer donc ces fameux temps de rabattement vers le centre-ville. Inversement, si je cherche les points négatifs d'une gare centrale, eh bien c'est, les temps de desserte plus longs. On perd approximativement 7 minutes pour desservir une gare nouvelle, donc en arrêt TGV en gare nouvelle, on peut perdre 20 à 25 minutes pour desservir une gare de centre-ville. Alors effectivement, si on dessert la gare de Perpignan centre, Narbonne centre, Béziers centre, Montpellier centre, Nîmes centre, au final, quelqu'un qui va faire un trajet entre Barcelone et Paris, eh bien ça ne va pas être possible. Nous, on est très content en allant à Paris de ne s'arrêter qu'en gare de Valence TGV et de ne pas perdre de temps dans d'autres gares. Donc, sur les trajets on va dire internationaux ou de longue portée, la desserte d'une gare centrale est pénalisante en termes de temps de parcours sur les extrémités. Donc on pénalise les liaisons à longue distance. Alors, atout faiblesse d'une gare nouvelle. Une gare nouvelle, elle va procurer des gains de temps lors des arrêts par rapport à une gare centrale, je viens d'en parler donc c'est exactement la situation inverse, donc très performante en termes de temps d'arrêt. Elle va améliorer les temps de parcours donc entre les extrémités des axes nationaux, internationaux donc sur les trajets à longue portée. Elle permet d'accroître les fréquences de desserte TGV. Elle limite, ce qui a été dit tout à l'heure, le risque de voir passer des TGV puisque on peut supposer que tous les TGV ne s'arrêteraient pas en gare centrale s'il n'y avait pas de gare nouvelle. Elle favorise la libération des sillons sur les lignes classiques puisque bien sûr les TGV qui n'entrent plus en gare centrale, ça permet plus de souplesse pour les TER. Et puis elle réduit les contraintes d'accès de stationnement automobile en centre-ville puisqu'on sait qu'effectivement le quartier gare en centre-ville, c'est un quartier qui subit de forte pression, alors en termes de stationnement, en termes de circulation et donc bien évidemment, la gare nouvelle permet d'éviter ce problème-là. Inversement, une gare nouvelle, elle va accroître les ruptures de charge donc effectivement, on va devoir descendre en gare périphérie, prendre une navette dans les meilleurs des cas, TER ou bus pour rejoindre le centre-ville et puis après, continuer son trajet en transport urbain ou en TER. Donc, effectivement en termes de rupture de charge, la gare nouvelle pose problème et donc elle contraint des... elle augmente les temps de rabattement vers les centres-villes par rapport à une desserte directe du centre.

Donc finalement, face à ces atouts faiblesses, quelle est la stratégie qu'on peut adopter ? Et c'est là où finalement, mes propos vont synthétiser ce qui a été dit. Moi, je vois quatre grandes options possibles. La première option, c'est le maintien des dessertes en gare centrale, donc de ne pas créer de gare nouvelle. Ce qui veut dire avoir la garantie, et je sais que c'est un point essentiel dans cette option-là, avoir la garantie de disposer d'une offre TGV suffisante pour répondre de manière satisfaisante aux besoins de déplacement des habitants à la fois vers Paris mais également vers le sud. Et puis, ça impose l'existence de raccordement performant entre la ligne nouvelle et le réseau existant pour réduire les pertes de temps d'accès en gare centrale ou pour ne pas pénaliser les trajets à longue distance. Avec donc comme principal atout, la desserte du centre-ville sans rupture de charge, je n'y reviens pas.

La deuxième option c'est, comme ça a été le cas dans de nombreuses régions françaises, de créer une gare nouvelle complètement déconnectée de la gare centrale. Avec absence donc de desserte TGV du centre-ville, un accès à la gare

nouvelle exclusivement routier donc soit en automobile soit avec une liaison de bus qui, effectivement, fonctionne souvent mal comme c'est le cas à Aix ou à Avignon, mais bien sûr comme atout la desserte attractive pour les services à longue distance puisque là, on ne perd pas de temps. Ça ne me semble pas être une option très judicieuse de ne pas connecter la gare centrale et la gare nouvelle. D'où la troisième option que l'on peut envisager, c'est bien évidemment de créer la gare nouvelle à l'intersection de la ligne à grande vitesse et d'une ligne existante. Mais ça ne suffit pas. La présence de l'infrastructure ne suffit pas. Il faut un système extrêmement performant, ça a été là aussi souligné par certains intervenants, d'une articulation, je dirais, méticuleuse des services TGV et navettes en rabattement vers le centre-ville. Et donc, c'est ce que j'ai mis entre parenthèses, à chaque TGV sa navette. Ça fonctionne très bien à Tours Saint-Pierre-des-Corps. Avec un ticket de bus, on peut prendre la navette pour accéder à la gare TGV, et ça fonctionne parfaitement. Donc, deux atouts : la continuité de l'offre ferroviaire depuis et vers le centre-ville, certes, il y a rupture de charge, mais on a une navette ferroviaire qui permet le rabattement, et puis une desserte attractive pour les services à longue distance également, bien sûr, puisqu'une desserte de gare nouvelle coûte très peu de temps. Et puis, dernière option. Une option un peu plus ambitieuse, c'est-à-dire une option mixte, à la fois gare nouvelle, gare centrale. C'est-à-dire qu'on créerait une gare nouvelle, mais on se doterait de barreau de raccordement extrêmement performant pour pouvoir desservir la gare centrale, et on doterait la gare nouvelle d'une navette TER vers la gare centrale. Alors cette option, elle a un gros, gros avantage. C'est qu'on peut ajuster la desserte à la nature des services proposés. C'est-à-dire qu'on pourrait envisager par exemple des liaisons internationales qui ne s'arrêteraient qu'en gare nouvelle, et qui desserviraient cette gare nouvelle pour ne pas pénaliser des trajets par exemple, entre Barcelone et Paris, ou Barcelone et Bruxelles. Et donc, le voyageur se rabattrait sur la gare centrale. Et puis, des liaisons dites d'intérêt régional au départ de Paris qui desserviraient Nîmes, Montpellier, Béziers, Narbonne, Perpignan, donc avec un terminus Languedoc-Roussillon comme celle qu'il y a maintenant, et qui pourraient desservir les gares centrales. Donc, effectivement, on pourrait jongler sur le type de desserte à mettre en place. Et donc, quand on confronte ces scénarios, ces options, pardon, un petit peu théoriques au contexte nîmois, eh bien on se rend compte que Nîmes a une chance quand même fantastique par rapport à d'autres agglomérations françaises. C'est que Nîmes a la possibilité de choisir entre ces 4 options, y compris l'option la plus ambitieuse puisqu'on a un raccordement qui existe actuellement à Manduel pour desservir la gare centrale. Se pose la question du raccordement ouest peut-être via la ligne du Grau-du-Roi. Après ce sont des questions techniques qui interviennent. Peut-être que le maître d'ouvrage pourra répondre sur ces questions-là. Donc, on pourrait envisager un barreau de raccordement via la ligne du Grau-du-Roi sur la ligne à grande vitesse pour ne pas avoir un temps de desserte de la gare centrale trop important, puisque si on rentre à Saint-Brès, moi, je pense qu'on ne gagnera pas beaucoup, enfin, on perdra beaucoup de temps, surtout pour desservir la gare centrale. Et donc en termes de localisation de gare, on a effectivement toute option : soit une gare à l'intersection de la ligne de Beaucaire - Tarascon avec la LGV, soit une gare à l'intersection de la ligne du Grau-du-Roi avec la LGV. Et puis, une solution intermédiaire d'une gare déconnectée d'une liaison TER. De mon point de vue, elle ne me semble pas judicieuse. Et je terminerais également par, puisque la question m'avait été posée, d'une possibilité d'intermodalité entre le TGV et l'aéroport de Nîmes. Certes, sur le papier, c'est une idée très intéressante, dans la

réalité, ça fonctionne à peu près bien à Roissy. L'autre exemple, c'est l'exemple Lyonnais, je citerais un chiffre : le TGV n'amène que 0,5 % du trafic de l'aéroport Lyonnais, Saint-Exupéry. Donc, l'intermodalité TGV-avion ne fonctionne pas à partir du moment où on n'a pas une offre aérienne considérable. Ce qui n'est pas actuellement le cas de Nîmes. Voilà. J'espère que je vous ai éclairé. Je vous remercie.

Claude BERNET

Voilà. Ces applaudissements sont tout à fait à la hauteur de ce que vous venez de dire. Je précise que le Power Point de Monsieur Chapelon est sur le site du débat, vous pouvez donc le regarder, le télécharger. Et je pense que ça peut être très utile dans les débats qui concernent les gares. Alors, je vais conclure. J'ai tout de même, une dette, parce qu'il y a un Monsieur tout à l'heure à qui, je n'ai pas donné la parole. S'il est toujours candidat pour s'exprimer, il n'a peut-être pas le souhait mais, vous vouliez vous exprimer tout à l'heure. Non ? Bien. Ou alors il est peut-être parti, je ne sais pas. Donc, je vais conclure. Rassurez-vous, je ne vais pas conclure sur le fond car il faudrait vraiment être présomptueux. Simplement, je voudrais vous dire que vous avez été attentifs et vous avez beaucoup participé, puisque au total on a eu 24 interventions. c'est bien. Nous sommes finalement allés assez rapidement tout de même. Bien entendu, on n'avait pas la prétention que tout le monde sorte en disant, comme sur le chemin de DAMAS : mais enfin, c'est ça la solution. On sait très bien que les débats ont lieu. Il y a un certain nombre d'autorités qui sont là pour les organiser, des débats internes. Je crois que les problèmes de gare nouvelle sont des problèmes qui se régleront, bien entendu, c'est tout de même un choix très largement local. Et que peut-être si un certain nombre de gares dites betteraves ont été des échecs, c'est peut-être parce qu'on n'a pas assez travaillé, comme l'a dit un moment quelqu'un. On n'a pas assez travaillé sur des projets de développement et des projets de territoire avec les autorités responsables. Donc, je pense que c'est un débat qui continuera. Je ne sais pas si on a fait avancer, peut-être. Notre ambition c'était en tout cas de vous en donner un certain nombre d'éléments et de clés. Et bien entendu, nous serons, dans nos comptes rendus, très fidèles à ce qui s'est dit aujourd'hui. Merci de votre attention, et je vais dire bonne nuit parce qu'il est bientôt 22 h 30.