



REUNION PUBLIQUE
SUR LE PROJET DE LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Jeudi 11 juin
Alès, Salle du Capitole
19h - 22h

Ouverture par Monsieur Christophe RIVAIN, Directeur de Cabinet du Maire

Accueil et présentation des modalités du débat

- Claude BERNET, Président de la Commission particulière du débat public

Présentation du projet de nouvelle ligne ferroviaire entre Montpellier et Perpignan

- Christian PETIT, Directeur régional de Réseau Ferré de France
- Edouard PARANT, Chef de projet LNMP

La desserte ferroviaire du Gard

- Jacques MOLINARI, Secrétaire scientifique GIR MARALPIN

Au cours de la réunion, au moins 1h30 sera consacrée aux questions et aux interventions du public.

Claude BERNET

Il est 7h et quart.

Donc, je dirais que par égard pour tous ceux qui sont arrivés à l'heure, il convient de commencer. Commencer dans la tradition du débat public, c'est toujours donner la parole au maire ou au représentant du maire de la commune pour le mettre en situation de prononcer trois mots d'accueil. Et nous avons ici M. Christophe Rivenq qui est le Directeur de cabinet de M. Max Roustan, Député Maire d'Alès, retenu bien entendu par la session parlementaire. Et donc, nous allons lui demander s'il veut bien se livrer à cette... en montant à la tribune.

Christophe RIVENQ

Avec plaisir.

M. le Président, Mesdames et Messieurs les représentants de la Commission nationale du débat public et représentants de la SNCF, de RFF, Mesdames et Messieurs les participants à ce débat. Max Roustan effectivement ayant été retenu en dehors d'Alès m'a demandé de venir tout d'abord l'excuser auprès de vous et de vous dire en son nom quelques mots sur l'importance bien sûr - vous le savez - qu'il donne à l'avenir du ferroviaire en général et bien sûr à l'avenir pour le bassin des Cévennes et Alès, le bassin des Cévennes et l'agglomération. Donc, c'est vrai qu'il se félicite de la présence ce soir à Alès de ce débat public qui est effectivement un débat qui est permanent un peu chez nous parce que le ferroviaire est quelque chose qui a forgé un peu l'histoire d'Alès et des Cévennes au long des décennies passées, voire des siècles puisque l'un des premiers rails de chemin de fer est sorti des forges de Tamaris à Alès. C'était l'une des premières lignes ferroviaires de France, donc, c'est une histoire d'amour entre Alès et le ferroviaire. Et à ce titre, nous portons une grande importance à l'avenir du transport ferré d'autant que, comme vous le savez, Alès et le Grand Alès s'investissent depuis maintenant un certain nombre d'années dans le développement durable avec un agenda 21 qui privilégie entre autres choses le transport en commun et le transport ferré puisqu'on sait l'importance qu'au cours des prochaines années, ce mode de transport aura pour faciliter des déplacements de plus en plus difficiles dans cette région et au-delà de cette région vers la Capitale, Paris, mais d'autres capitales européennes, Barcelone, demain, Milan ou Turin, qui sont aussi des enjeux d'importance pour le bassin d'Alès, qui est un bassin qui, je tiens à le dire aussi, qui est un bassin qu'on ne connaît peut-être pas très bien parce que de longues années, il y a eu cette volonté justement de rester un peu caché, ce qui est dommage.

Ce bassin d'Alès qui est en termes de population et en termes économiques le premier pôle industriel du Languedoc-Roussillon est le quatrième bassin d'emploi et le quatrième bassin de population de Languedoc-Roussillon après Montpellier, Perpignan, Nîmes avec 180.000 habitants, donc, ce n'est pas rien. Et à ce titre, sa place dans le débat du transport est essentielle puisque nous l'avons vu dernièrement avec les derniers résultats de l'INSEE au cours des prochaines années, cette région alésienne et les Cévennes auront vocation à accueillir de nouvelles populations. C'est tout le sens d'ailleurs de l'association qui a été créée avec Nîmes Métropole pour essayer justement de préparer cet avenir, préparer l'accueil de ces populations et les préparer dignement pour que les nouveaux Cévenols, les nouveaux Alésiens, comme les nouveaux Nîmois puissent vivre et travailler dans leur pays. Et pour pouvoir vivre et travailler, il faut leur apporter les services auxquels tout un chacun a droit et notamment de pouvoir se déplacer tranquillement.

Et donc, dans le cadre de cette Commission, c'est vrai que, peut-être, ce n'est pas peut-être le rôle en introduction mais ça me paraît important de dire toute l'importance que nous portons à ce débat, j'ai déjà dit, et la vision effectivement de dire de ne pas oublier Alès par rapport aux grands enjeux des lignes à grande vitesse dont il est objet aujourd'hui, dont nous parlons aujourd'hui, même si cette Commission de débat traite plus particulièrement de la liaison Montpellier et Perpignan. On ne peut pas oublier que pour ceux qui viennent de Paris, avant d'arriver à Montpellier, on passe par Nîmes et donc par Alès aussi.

Donc, nous, la position est très claire. On ne pourra pas oublier dans ce cadre-là, bien sûr, le bassin alésien. Et la position de Max Roustan en la matière est de privilégier au mieux les meilleures relations entre Alès, les Cévennes avec des lignes sur lesquelles nous travaillons, comme Alès-Bessèges puisque nous avons pris aujourd'hui en main la destinée de cette ligne en partenariat avec tous les partenaires : SNCF, RFF, la Région Languedoc-Roussillon pour faire vivre justement au mieux cette ligne qui est essentielle, nous, dans nos Cévennes entre autres et les travaux qui sont engagés aujourd'hui avec la construction du viaduc de Courbessac qui vont nous permettre d'ici quelques mois maintenant de pouvoir rejoindre la gare de Nîmes où dans un premier temps nous souhaitons, enfin, qu'il reste une gare TGV pour permettre bien sûr des liaisons et de plus en plus de créneaux pour pouvoir rejoindre la capitale puisque aujourd'hui, avec la disparition des lignes aériennes entre Nîmes et Paris, c'est vrai que le transport en train, c'est une bonne chose, a aujourd'hui une grande importance pour développer ce bassin.

Donc, voilà. Nous, sachez que... j'en redirai peut-être un peu plus tout à l'heure au cours du débat mais sachez que pour nous, c'est que c'est un débat d'importance, que nous y prendrons toute notre part, nous apporterons notre contribution à ce débat, que nous sommes très heureux une fois de plus de vous accueillir à Alès, que nous sommes très heureux de voir que dans cette salle figurent un certain nombre d'élus et de représentants d'associations qui - tout comme nous - sont très intéressés par ce débat. Et nous serons présents pour défendre les intérêts de ce bassin et notamment ceux de l'avenir de cette ligne TGV et de la future gare TGV gardoise sur laquelle nous comptons bien ne pas être absents.

Voilà ! Merci à vous tous et puis M. le Président, que le débat commence.

Claude BERNET

Merci beaucoup M. le représentant du Maire.

Bon, Mesdames et Messieurs, M. le Directeur général de l'équipement puisque vous nous faites l'honneur d'être présent ce soir, Mesdames et Messieurs, je vais en quelques mots vous parler du débat public en général et de ce débat public en particulier puisqu'il commence maintenant à voir ses 3 mois, hein ! Il est aux trois quarts de son temps, même un peu plus puisqu'il doit se terminer en fait le 3 juillet. Il a commencé le 3 mars, il doit se terminer le 3 juillet. Nous n'avons plus devant nous que, au-delà de cette réunion d'Alès, une réunion à Castelnaudary la semaine prochaine et une réunion de conclusion à Montpellier le 25 juin à 19h00 au Corum auxquelles j'invite notamment toutes les personnes qui sont intéressées de savoir ce que la Commission va écrire, puisque à partir du moment où le débat se termine, la Commission prépare son compte-rendu. Donc, nous essayerons de dévoiler un petit peu les grandes lignes de nos observations le 25 juin à Montpellier à 19h00 au Corum.

Je voudrais M. le représentant du Maire vous remercier de votre accueil. Notez d'ailleurs que nous travaillons ce soir dans une salle extraordinairement confortable et belle et que donc, nous en sommes redevables.

Vous dire alors en un mot quelle est l'ambition d'un débat public ?

L'ambition du débat public, elle est extrême puisqu'en réalité, elle ne consiste pas seulement à informer le public de ce qui se prépare comme grand projet d'infrastructures mais elle consiste aussi à recueillir l'opinion, les opinions du public dans sa diversité ; c'est-à-dire aussi bien des élus, des représentants d'associations ou, je dirais, des simples particuliers entre guillemets. Donc, l'ambition du débat public, elle est extrême.

Et cette ambition, elle se réalise avec un certain nombre d'instruments et d'outils. Alors, le premier des instruments, c'est la Commission du débat public. Je vous rappelle que les débats publics sont normés par une autorité administrative indépendante, la Commission nationale du débat public, siégeant à Paris mais que chaque fois qu'un débat se déploie sur le terrain, en principe, en général, la Commission nomme une commission particulière, c'est une commission locale qui est constituée de ses envoyés.

Et donc, cette Commission, je vous la présente ce soir. Elle n'est pas tout à fait au complet mais dans la plupart des débats, nous avons été sur six, en général cinq, quelquefois six.

A ma gauche Cécile Valverde qui est une ancienne élue de la Région toulousaine, spécialiste dans les problèmes d'urbanisme. A ses côtés, Claude-Sylvain Lopez qui est d'ailleurs membre de la Commission nationale du débat public - mais ce n'est pas à ce titre qu'il est là aujourd'hui - et qui est l'ancien Président du tribunal administratif de Lyon. Une autre juriste à ses côtés, Mme Sayaret qui est Maître de conférence de droit public à l'Université du Havre et qui a été, elle, élue locale au Havre et spécialiste des problèmes d'environnement notamment de la mise en place de l'Agenda 21, ici aussi, au Havre aussi. Et puis, tout à fait à la fin, Didier Corot qui est paysagiste DPLG qui travaille sur la Région Provence-Côte d'Azur mais qui a énormément travaillé dans cette région-ci et qu'il la connaît très bien et qui est un peu un spécialiste des paysages de la Méditerranée. Alors, il y aura quelqu'un qui n'est pas membre de la Commission mais qui va se joindre à nous tout à l'heure pour présenter une communication en tant qu'expert, qui est M. Molinari. M. Molinari est le Secrétaire scientifique du GIR Maralpin qui est un groupement associatif composé d'ingénieurs et de chercheurs et qui essaie de mettre au service citoyen de la France méditerranéenne ou même d'ailleurs de la Méditerranée avec une vision plus large que celle de la France, c'est une vision de l'Arc méditerranéen, les compétences qui sont celles de ces membres qui sont des compétences de caractères scientifique, géographique, aménagement, etc. Donc, M. Molinari nous rejoindra tout à l'heure mais je le présente maintenant pour éviter de couper la réunion.

Donc, voilà la Commission qui est devant vous. Je ne parle pas du Maître d'ouvrage, il se présentera dans quelques instants avec le Directeur régional de RFF, Christian Petit, Edouard Parant et l'équipe projet. Ce sont eux qui vont vous exposer le projet tel qu'il se présente.

Nous, notre Commission, elle fonctionne avec, d'abord, un ensemble de publications. Je pense que beaucoup d'entre vous ici avaient vu et perçu les publications du débat ; c'est-à-dire, d'abord, le dossier support élaboré par Réseau Ferré de France.

Deuxièmement. Maintenant sont sortis les deux journaux du débat - l'un en mars, l'autre en mai - qui sont élaborés par la Commission du débat public avec l'aide de ses soutiens en termes de communication qui ont pour but d'informer sur le calendrier du débat, ce qui s'y passe, etc.

Troisième élément important, ce que nous appelons les cahiers d'acteurs. Nous commençons à recevoir un très grand nombre de cahiers d'acteurs. Les cahiers d'acteurs, ce sont des contributions qui sont faites par des institutions comme les Chambres de commerce et collectivités territoriales, les associations grandes et petites. Et aujourd'hui, je pense qu'on sera très largement à plus de 60 cahiers d'acteurs, il y en a 25 qui sont publiés sur notre site. Mais je vous invite à les regarder parce qu'ils expriment, je dirais, tout l'intérêt que ce débat a suscité et des positions qui sont des positions variées et diverses. On va en parler, on va essayer puisque on est maintenant à la fin du débat et je dirais que ces positions sont des positions tout à fait intéressantes et travaillées.

Autres éléments très importants de notre plan de communication, de nos publications, c'est le site Internet. Le site Internet, www.debatpublic-inmp.org, est malheureusement un peu compliqué. Aujourd'hui, nous avons enregistré sur ce site Internet environ 15.000 connexions et un certain nombre de centaines et de milliers de pages qui ont été lues parce que sur le site Internet, vous trouvez, par exemple, le dossier complet ; vous trouvez aussi les 15 ou 16 études tant de RFF que de la SNCF etc. qui ont servi de base aux dossiers de projet. Je dirais que, donc, cette information, elle est disponible, elle est téléchargeable. Et vous y trouvez aussi, alors, quelque chose qui commence à se remplir d'une façon considérable, ce sont les questions-réponses. Aujourd'hui, nous avons enregistré plus de 1.900 questions. Je me demande si ce n'est pas un record pour un débat public. Je vais vérifier auprès de la Commission nationale. Plus de 600 avis, les avis, ce sont les contributions. Une différence entre une question et un avis : une question, ça pose une question ; un avis, c'est une opinion. Aujourd'hui, 1.900 questions et 600 avis de l'ensemble de la Région d'ailleurs avec une représentation, on dirait, à peu près uniforme de tous les départements, y compris du Gard qui, justement, on pourrait estimer un peu moins intéressé parce qu'il s'agit de la ligne Montpellier-Perpignan et non pas du contournement Nîmes-Montpellier qui ne fait plus l'objet de débat puisque il est aujourd'hui au stade de la mise en œuvre. Mais ça ne fait rien, je crois que les Gardois ont été extrêmement réceptifs. Bon, les réunions publiques, je vous ai dit, aujourd'hui, plus de 3.000 participants, donc, un débat qui, je dirais, a été suivi, fortement suivi.

Alors, qu'allons-nous faire de ça ? Bien, maintenant, la balle va bientôt être dans notre camp, à nous, Commission ; c'est-à-dire que nous allons avoir à élaborer un compte-rendu. Nous aurons 2 mois ; c'est-à-dire du 3 juillet au 3 septembre pour, à la fois, l'élaborer et le publier, l'éditer sous forme imprimée et si possible attractive. Il sera d'ailleurs assorti d'un commentaire du Président de la Commission nationale que l'on appelle le bilan du débat. Tout ça sera publié début septembre. Ce sera, j'espère, un document qui ne sera pas trop long parce que plus on est long, moins on est lu. C'est-à-dire que nous allons essayer de synthétiser dans une soixantaine de pages un nombre considérable, enfin, environ 40h de débat, 1.900 questions ; enfin, je vous ai donné tous ces chiffres. Et donc, nous allons essayer de voir ce qui se dégage de tout ça. Alors, à l'attention de qui ? Eh bien, à l'attention du Maître d'ouvrage qui a présenté son dossier, l'a défendu, n'a pas organisé le débat et qui attend, lui, que le débat soit terminé pour prendre connaissance des résultats et, bien entendu, en faire quelque chose ; c'est-à-dire engager et susciter à la suite évidemment d'une concertation interministérielle - car on verra peut-être tout à l'heure que les problèmes de financement ne sont évidemment pas simples à résoudre - une décision positive ou négative portant ou non sur les modalités évolutives ou non, etc. Bon, c'est-à-dire qu'il y aura à l'issue de la phase du débat public qui va se terminer au début du mois de juillet, donc, pour le débat et au début du mois de septembre pour le compte-rendu. Eh

bien, nous allons transmettre le compte-rendu à Paris et on espère bien que, en tout cas, il sera lu avec attention et qu'il fera l'objet, donc, de débats qui, eux, déboucheront sur des décisions encore une fois quel que soit le sens de ces décisions.

Mais, donc, il y a beaucoup de gens qui se posent la question : à quoi ça sert le débat public ? Bien, ça sert à mesurer l'opinion, les opinions locales, encore une fois, dans leurs diversités géographiques, etc. de façon à renseigner les décideurs ; les décideurs, c'est-à-dire RFF et bien entendu son pack gouvernemental qui est indispensable.

Alors, les questions du débat. Je vais aller très vite parce que tout le monde les connaît et je pense que le Maître d'ouvrage va les rappeler.

Question de principe : faut-il construire la ligne ? Question de modalité : ligne mixte ou ligne non mixte ? Et là-dessus, il y a 4 scénarios qui sont proposés par RFF, donc, RFF va s'expliquer. La question géographique : où passer avec quelles précautions ? La question des gares nouvelles, très en vogue dans le Département du Gard mais ailleurs aussi. Et puis, peut-être plus sur le plan de l'information parce que je ne pense pas que... mais, enfin, comment se finance ce type de projet ? Nous sommes tous à la fois contribuables, usagers et citoyens et, donc, nous sommes intéressés par la façon dont se finance un projet qui fait appel d'abord au prix du billet, l'utilisateur et à des financements publics ; c'est-à-dire qui intéresse à la fois les citoyens et les contribuables que nous sommes.

Donc, programme de la soirée. Nous avons à peu près 3h devant nous. On va essayer de se quitter vers 10h et quart de façon à ce que... Bon, comme nous ne sommes pas énormément nombreux, je pense que nous y arriverons. La priorité absolue après l'exposé du projet par le Maître d'ouvrage, c'est la parole à la salle. Je donnerai la parole à la salle et c'est à partir de vos questions que nous raisonnerons. Puis, nous arrêterons à un moment pour entendre M. Molinari nous parler des aspects concernant l'aménagement et conséquences en matière d'aménagement du territoire de ce type d'infrastructure en milieu méditerranéen, avec quelques exemples. Et donc, nous espérons bien que d'ici la fin de cette soirée, une quinzaine au moins ou une vingtaine de personnes auront pu - en dehors du Maître d'ouvrage, des experts, etc. - s'exprimer ; dire ce qu'ils pensent de façon à ce que nous puissions noter leurs positions, répondre à leurs questions et donc enrichir ce débat.

Voilà. S'il n'y a pas de questions liminaires, je vais passer la parole à M. Christian Petit, Directeur régional de Réseau Ferré de France.

Christian PETIT

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

Je rappelle que le projet qui vous est 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 à ce projet que sont l'Etat, le Conseil régional, les Conseils généraux et les agglomérations

concernées aux études qui ont été réalisées. Le projet que nous vous présentons ce soir est donc le fruit de ce travail collectif.

C'est enfin un débat essentiel, essentiel pour les habitants du Languedoc-Roussillon puisqu'ils peuvent s'exprimer pour la première fois dans toute la Région et, comme ce soir à Alès, ils viennent donner leur avis et ils sont ainsi les acteurs des choix à faire. C'est essentiel pour le projet qui se trouvera ainsi enrichi et amélioré par toutes ces contributions. C'est enfin un moment essentiel pour RFF puisque nous nous engageons Mesdames, Messieurs à être à votre écoute, à répondre à vos questions et à élaborer ensuite le projet qui répondra le mieux possible aux préoccupations et attentes qui se sont exprimées pendant ces 4 mois de débat.

Je vous remercie de votre attention et je vais laisser la parole à l'équipe projet qui se trouve sur l'estrade. Elle est composée d'Edouard Parant qui est le Chef de projet ligne nouvelle Montpellier-Perpignan. Il a à sa droite Bruno Beauchet qui est le Responsable des études et des questions économiques sur le projet et enfin, Jean-François Ruiz qui est le plus près de moi, qui est le Responsable des questions d'environnement et de développement durable pour le projet ligne nouvelle. Edouard !

Edouard PARANT

Donc, on va maintenant vous présenter le projet, en fait, les projets qui sont soumis ce soir au débat public. En préalable à cette description, finalement, on va revenir peut-être un petit peu sur ce qui fonde l'opportunité du projet. Et donc, quels sont pour nous, Maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France, nos attentes vis-à-vis de ce moment particulier de concertation et d'échange avec le territoire ?

Le premier point important qui doit être clairement exprimé, pour l'instant, il a été au travers de toutes les réunions, c'est : faut-il ou non réaliser ce projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan ? C'est-à-dire 150, 160 km de ligne nouvelle à grande vitesse, à très grande vitesse, on le verra tout à l'heure. Donc, l'objectif du débat public, sa première fonction, c'est de confirmer l'opportunité du projet. Alors, le meilleur moyen de confirmer l'opportunité du projet, bien, c'est d'avancer des arguments qui expliquent en quoi ce projet est nécessaire et utile pour la collectivité. Et donc, ces 4 mois commencent à, finalement, enrichir ce que l'on avait pressenti avec nos partenaires cofinanceurs ; c'est-à-dire les collectivités.

Quelles sont les attentes du territoire ? Et donc, on va y revenir un petit peu après. On verra qu'elles sont multiples.

Troisième point, ayant identifié ces attentes, eh bien, comment l'a-t-on traduit en termes de scénarios ? Ce qui va vous être présenté tout à l'heure, ce qui constituera la deuxième partie de cet exposé, à savoir les scénarios du débat public au nombre de quatre. Donc, ce que je viens de vous dire est résumé sur la diapositive juste au-dessus de moi.

Alors, le débat public doit permettre donc cette aide au choix afin que le Maître d'ouvrage ne soit plus un collège d'ingénieurs qui décide tout seul dans son coin mais que ce moment du choix soit partagé et éclairé à partir donc de l'avis de tous. Alors, on va revenir dans un premier temps sur ce qui, à nos yeux, fonde l'opportunité du projet. D'abord, la question de la mobilité à terme à grande vitesse, évidemment à l'échelle européenne. C'est ce que vous avez aujourd'hui en 2009 ; c'est-à-dire, la présentation du réseau ferré à grande vitesse en Europe. Ce que l'on constate, eh bien, c'est qu'actuellement, on a de l'ordre de 1.800 km de lignes à grande vitesse en France. Les Espagnols qui sont partis un petit peu après nous mais sont en train de nous rattraper, développent également leurs réseaux. Ces réseaux à terme

ont vocation à se connecter. Il se trouve que notre région est le lieu de connexion d'un des deux corridors, le Méditerranéen. Il y a l'équivalent du côté de Saint-Jean-de-Luz et de Biarritz. Et puis, donc, à terme, il s'agit de créer un réseau européen de la grande vitesse ferroviaire. Alors, voilà un petit peu ce que ça pourrait donner à l'horizon 2020 et l'ensemble des projets finalement que nous avons intégrés dans notre réflexion, dans nos études et dans nos modèles. On voit quasiment un doublement du linéaire de ligne à grande vitesse à l'horizon 2020.

Alors, quand on parle du projet de ligne nouvelle, généralement, on se dit : « c'est un projet qui permettra d'aller donc du sud de l'Espagne jusqu'aux Pays-Bas ». C'est un point important vis-à-vis de la construction européenne mais ce projet de grande vitesse intéresse également l'ensemble du territoire en cela qu'il permettra une mobilité accrue à grande vitesse à l'intérieur du territoire régional et même avec les territoires voisins que sont la Catalogne, Midi-Pyrénées, PACA et la Région lyonnaise.

Alors, l'objectif évidemment du projet, c'est à terme de pouvoir répondre à ces besoins de mobilité et donc, au travers d'un nombre plus important de trains. Mais ce qu'il faut bien avoir à l'esprit, c'est qu'on ne s'intéresse pas dans ce projet-là uniquement à la dimension grande vitesse. C'est ce qui fait peut-être un petit peu sa spécificité, peut-être sa richesse et la richesse des débats. Alors, l'ambition du projet, c'est globalement de doubler l'ensemble des services ferroviaires dans la Région, les TGV, on vient d'en parler, les trains de marchandises. N'oublions pas que nous sommes dans un corridor qui voit arriver nombre de marchandises depuis l'Espagne mais également depuis les plateformes logistiques de la Région, que ce soit au niveau de Perpignan, que ce soit au niveau de Sète.

Et puis, point très important qui peut-être n'est pas assez finalement mis en exergue au travers des réunions, ce sont les transports du quotidien ; c'est-à-dire les transports express régionaux avec une ambition régionale extrêmement volontariste à l'horizon 2020.

Donc, vous voyez que c'est l'ensemble de ces trois services ferroviaires auxquels finalement le projet devra répondre. Alors, pour qu'on puisse faire circuler plus de trains, pour que ce projet soit véritablement un projet de report modal, eh bien, il y a deux volets : l'un qui concerne les voyageurs, l'autre qui concerne les marchandises. Alors, comment faire en sorte que les gens utilisent plus le train ? Eh bien, il faut d'abord leur mettre plus de trains en nombre mais surtout mettre des trains qui circulent à l'heure où on en a besoin. L'exemple qui est présenté au-dessus de moi, c'est celui donc des trains express régionaux. Et vous voyez par corridor finalement et par section dans la Région ce qu'il existe actuellement et ce que sera la fréquence des trains puisque, finalement, c'est ce point qui est discriminant pour faire que les gens abandonnent leurs voitures et décident d'aller au travail lorsqu'ils le peuvent et que c'est pertinent avec un autre mode de transport, à savoir en l'occurrence les trains express régionaux. Donc, par le fait de mettre des trains à l'heure de pointe puisque... c'est-à-dire le matin pour le travail, le midi éventuellement et puis le soir pour revenir, y compris pour les étudiants, c'est ce facteur fréquence qui fera que les gens, eh bien, finalement, se diront : « Je ne perds pas de temps et finalement ça me revient peut-être même moins cher », puisqu'on l'a vu avec les pics de pétrole, il y a maintenant un an, eh bien, de plus en plus de gens au travers des abonnements, on l'a vu, se sont reportés sur d'autres modes de transport.

Alors, pour les voyageurs, on voit que c'est l'effet fréquence qui est important. Pour le transport de marchandises, on est dans un autre mode de penser et il faut donc aller plutôt interroger les gens qui veulent utiliser le train et qui actuellement utilisent le camion, et qu'attendent-ils ? Eh bien, finalement, ils attendent que le train réponde à minima aussi bien

à leurs attentes de transporteurs et de logisticiens tant en régularité de service, en fiabilité de service et puis si par ailleurs, ils peuvent contribuer à développer une chaîne de transports durables, eh bien, ils y sont sensibles de plus en plus.

Et donc, ce sont bien ces volets de fiabilité, de régularité du transport ferroviaire sur lesquels le projet doit permettre de gagner des points. Alors, pourquoi ? Eh bien, parce qu'on pense qu'à partir du moment où on aura deux lignes et non plus une seule, on sera déjà plus en capacité de répondre aux demandes qui nous arrivent : « Permettez à mon train de passer à n'importe quelle heure de la journée » parce que pour l'instant, c'est un petit peu le parent pauvre, finalement le train de marchandises. On le fait passer quand on a du temps et quand il reste de la place. C'est également avec deux voies la possibilité, eh bien, d'optimiser les circulations, de pouvoir - et on le verra tout à l'heure en fonction des caractéristiques de la ligne nouvelle - éventuellement gérer des incidents de circulation, éventuellement répartir les trafics sur les deux voies. Et donc, ces facteurs-là participent à la fiabilité et à l'amélioration de la régularité du service ferroviaire et à rendre finalement le transport ferroviaire compétitif et attractif pour les gens qui font du transport de marchandises. Donc, vous voyez entre voyageurs et marchandises, c'est vraiment sur ces deux volets-là que l'on a à progresser et que le projet doit apporter des éléments de réponse concrets pour faire en sorte que ce projet finalement soit un vrai projet de report modal.

Alors, un accélérateur de report modal. Très rapidement. Evidemment, on l'a vu tout à l'heure, on va doubler le nombre de trains. Donc, on s'attend à une fréquentation accrue tant TGV que voyageurs ; fréquentation accrue également au travers des millions de tonnes transportées par le rail. Ce qui vous est présenté là, c'est le delta entre je ne fais pas le projet et je fais le projet en 2020. Par rapport à aujourd'hui, par exemple, sur les marchandises, c'est un doublement du nombre de marchandises. Actuellement, il y a de l'ordre de 10 millions de tonnes qui transitent par le mode ferré en Région Languedoc-Roussillon. On atteindrait quasiment 20 millions de tonnes grâce au projet.

Alors, je vais maintenant vous présenter les 4 scénarios qui ont été bâtis, comme l'a rappelé Christian Petit, avec nos partenaires ; c'est-à-dire les collectivités et que ce soir, nous vous présentons. Alors, quels sont-ils ?

Le premier scénario qui a été retenu, eh bien, finalement, c'est un projet que l'on peut qualifier d'historique et de conventionnel par rapport à ce que nous l'avons l'habitude de rencontrer en projet de ligne à grande vitesse. Il s'agit donc de réaliser une ligne nouvelle qui permet la circulation des trains à 320 km/h ; c'est-à-dire la vitesse actuelle la plus rapide sur, par exemple, la ligne à grande vitesse est-européenne pour aller à Strasbourg. Ça veut dire donc que cette voie est dédiée aux voyageurs et aux voyageurs qui veulent aller vite. C'est le projet qui avait été imaginé il y a maintenant une quinzaine d'années. Un deuxième scénario est présenté, il s'agit non plus d'une ligne à grande vitesse mais c'est ce que l'on a appelé une ligne nouvelle dans lequel on décide finalement en plus des trains de voyageurs, de pouvoir faire circuler des trains de fret. Nous verrons un petit peu quelles sont les contraintes techniques que cela implique. Et globalement, pour pouvoir sur deux voies faire circuler l'ensemble des trains, on décide de faire rouler les trains de voyageurs par leur vitesse maximale, en l'occurrence 220 km/h. Actuellement, on roule au maximum à 160 km/h. C'est ce que l'on appelle une ligne mixte puisqu'elle permet par sa mixité la circulation indépendante des voyageurs et des marchandises.

Le troisième scénario que nous vous présentons ce soir, c'est un scénario finalement, lui aussi, de ligne mixte mais sur lequel on décide d'aller vite, y compris pour les voyageurs. Et

nous verrons quelles sont les incidences en termes de voie d'évitement, voie de doublement, coût du scénario.

Quatrième scénario qui, finalement, est assez souvent absent du débat mais qui est bien présent dans l'ensemble du dossier du Maître d'ouvrage, c'est : peut-on - avant d'aller créer une ligne nouvelle dans la région - utiliser et développer et aménager la ligne existante ? Et jusqu'où peut-on aller ? Combien ça coûte ? Et est-ce que c'est pertinent finalement ?

Donc, vous verrez quelques éléments et quelques critères de choix qui nous permettront de répondre à cette question. Globalement, il s'agit d'un projet qui a minima doit permettre de faire circuler les trains tel que les prévisions de trafic menées tant pour les voyageurs que pour les marchandises, eh bien, quels seront ces trains en 2020 et ce projet ne répond qu'aux besoins de 2020. Donc, assez simplement, il s'agit de rajouter des voies à la ligne actuelle entre Montpellier et Narbonne, section la plus chargée de notre réseau en Languedoc-Roussillon.

Alors, rentrons un petit peu dans le détail et imaginons un petit peu pour bien voir où iront les trains en fonction des différentes options qui auront été choisies. Dans le premier scénario, vous décidez finalement de faire une ligne à grande vitesse comme l'ensemble des lignes construites actuellement sur le territoire national. Donc, naturellement, sur cette ligne ne circuleront que des TGV ou futurs trains à grande vitesse de nouvelles compagnies. Ce qui veut dire donc en parallèle que l'ensemble des autres trains continuera de circuler sur la ligne actuelle, évidemment les TER qui ont vocation à desservir, eh bien, les centres urbains et puis évidemment l'ensemble des trains de marchandises. A noter également qu'une partie des TGV continuera de desservir les gares historiques, les gares centres via la ligne classique, notamment pour la période estivale ou comme pour des villes de Sète ou Agde qui se trouvent éloignées de la ligne nouvelle.

Le deuxième scénario, eh bien, dans le cadre d'un scénario mixte, finalement, vous permet, comme vous le voyez de faire circuler des circulations de trains de marchandises, y compris sur la ligne nouvelle. Et donc, vous avez une répartition de ces trains de marchandises sur les deux lignes.

Le troisième scénario, lui aussi un scénario de ligne mixte, vous permet, donc, eh bien, de gérer, d'optimiser les circulations de trains de marchandises sur les deux voies. Alors, on a vu quel train sur quelle ligne. On va maintenant parler un petit peu de quelles incidences en termes de temps de parcours suivant justement les différents scénarios et la vitesse à laquelle on pourra rouler sur la ligne nouvelle.

Dans le premier scénario de ligne à grande vitesse dédiée, c'est évidemment le scénario où le TGV étant le roi et le seul sur la ligne. Il va pouvoir exprimer toute sa pertinence et donc rouler au maximum. C'est donc évidemment là qu'on retrouve les gains de temps de parcours les plus importants, de l'ordre de 45 min sur un trajet direct entre Montpellier et Perpignan - actuellement, c'est de l'ordre d'une heure et demi - ça veut dire qu'on divisera par deux le temps de parcours. On voit également que sur des destinations qui ne sont pas forcément directement sur la ligne mais qui utilisent une partie du linéaire de la ligne nouvelle, eh bien, on a des gains de temps appréciables comme sur Carcassonne avec de l'ordre d'une demi-heure gagnée sur le temps de parcours.

Dans le cas où on souhaite réaliser une ligne à grande vitesse, une ligne nouvelle, mais pas au maximum de la vitesse, eh bien, on constate que, là encore, on a des gains de temps de parcours par rapport à aujourd'hui sur des trajets directs. Ces gains de temps de parcours, ils sont de l'ordre d'une demi-heure sur Montpellier-Perpignan direct ; c'est-à-dire qu'on arriverait à parcourir la distance et à relier ces villes en moins d'une heure.

Le troisième scénario est un scénario finalement qui, en termes de grande vitesse, se rapproche du premier. Et donc, on a des gains de temps de parcours du même ordre.

Alors, ne vous est pas présenté le quatrième scénario parce que celui-ci, je vous l'ai dit, est un aménagement de la ligne classique. Cela veut dire qu'il n'y a pas de relèvement de vitesse ou de possibilité de rouler plus vite qu'actuellement ; ce n'est pas l'objectif de ce scénario. Et donc, on se retrouvera avec des gains de temps nuls par rapport à aujourd'hui, l'objectif étant uniquement de faire passer tous les trains en 2020.

Un critère qui finalement est de plus en plus important et qui va le devenir, c'est que... (Excusez-moi, je passe un petit peu vite). De quelle manière un projet de ligne nouvelle peut-il participer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre ? Alors, vous avez présenté pour les trois scénarios de ligne nouvelle, eh bien, leur participation donc à cette réduction des gaz à effet de serre traduite en tonnes de CO₂. Que constate-t-on ? Eh bien, que globalement les trois scénarios de ligne nouvelle ont un effet positif sur les émissions de gaz à effet de serre en réduisant finalement ce volume dans la région. Pourquoi ? Bien, parce qu'ils vont permettre le report modal des voyageurs vers la route - pardon, surtout pas - ils vont permettre le report modal des gens de la route vers le rail. Et un point très important et qui explique les bonnes performances des scénarios à grande vitesse, ils vont permettre le report modal des gens qui font de la grande distance de l'avion vers le train. La deuxième composante de ce report modal, on l'a vue, ce sont les marchandises. Et le fait que les camions finalement utilisent ou soient remplacés par les trains de marchandises, là encore, permettra donc d'accroître la réduction des gaz à effet de serre. Et donc, quand on additionne ces effets conjugués, on se rend compte que, bien, évidemment, c'est le scénario qui permet de cumuler ces deux effets-là qui a le meilleur bilan ; c'est-à-dire, celui de grande vitesse et de mixité.

Un point sur... Je vous l'ai dit, l'objectif, c'est de faire circuler l'ensemble des trains en 2020 mais on est bien conscient et cela a été rappelé - souvent, on fait appel au passé - et donc, nous, on est obligé du coup de se projeter dans le futur pour avoir le même horizon temporel. On fait une ligne qui devrait être mise en service en 2020 mais dont l'objectif est de servir au moins un siècle. Donc, on est obligé de s'interroger sur « Mon scénario a-t-il cette capacité à évoluer et à accepter plus de trains après sa mise en service ? » C'est-à-dire si, finalement, le train continue de se développer et qu'on a de plus en plus besoin de TGV, de TER ou de plus en plus besoin de trains de marchandises.

Donc, ce que traduit cette diapositive, eh bien, c'est la capacité de chacun des scénarios à accueillir des trains nouveaux après 2020 ; c'est-à-dire après avoir doublé le nombre de trains par rapport à aujourd'hui. Alors, que se passe-t-il ?

Dans le premier scénario, on souhaite faire circuler sur la ligne nouvelle un certain type de trains ; c'est-à-dire les TGV. Ça veut dire que si on souhaite ajouter des TER ou des trains de marchandises, on ne peut le faire que sur la ligne classique. Donc, c'est sur cette ligne-là qu'on pourra ajouter des trains. Il faut garder à l'esprit - comme je vous l'ai présenté au début de l'intervention - que ce nombre de trains de TER et de marchandises va doubler par rapport à aujourd'hui. Ça veut dire qu'en 2020 - même quand j'aurais enlevé tous les TGV - sur la ligne classique, il y aura plus de trains qu'aujourd'hui. Alors, un des arguments qui va dans le sens de la construction d'une ligne nouvelle, c'est que la ligne actuelle commence à être bien chargée. On voit du coup que cette possibilité à rajouter des trains sur la ligne classique en 2020 sera faible.

A l'inverse pour les deux scénarios mixtes, nous avons la possibilité finalement de reporter une partie des trains de marchandises sur la ligne nouvelle et donc, finalement, d'un petit

peu mieux répartir les circulations entre les deux infrastructures, ce qui permet, eh bien, d'une part de rajouter des trains de marchandises sur la ligne nouvelle après 2020 et puis, comme on est un petit peu moins chargé sur la ligne classique, de continuer à en rajouter sur la ligne classique. Ce qui explique pourquoi ces deux scénarios de mixité, eh bien, ont ce que l'on appelle une capacité résiduelle à absorber des nouvelles circulations après la mise en service plus importante.

Le quatrième scénario, je vous l'ai dit, est un scénario a minima qui se concentre sur 2020 et donc il n'est pas évolutif, ce qui explique le très faible nombre de trains qui pourraient être ajoutés.

Alors, tout cela pour quel coût ? Eh bien, ce qu'il faut garder à l'esprit, c'est qu'un projet ferroviaire, c'est encore plus cher qu'un projet autoroutier parce que c'est beaucoup plus complexe en termes d'infrastructures et puis de tous les systèmes qui permettent aux trains de circuler. Et donc, c'est 4 à 6 milliards d'euros en ce qui nous concerne pour une ligne nouvelle. Et ce qu'on constate aussi, c'est que même si on souhaitait juste, juste aménager la ligne existante, ce serait plus de 2,5 milliards d'euros. Les coûts qui vous sont présentés ici sont des coûts qui ont été actualisés, donc, revalorisés, si vous voulez, en octobre 2008, donc, qui sont vraiment au plus juste de ce qu'on est capable de traduire actuellement et qui intègrent le coût des gares, coût des gares qui varie d'un scénario à l'autre comme vous avez pu le voir au travers des documents qui sont à l'entrée.

Alors, maintenant, on va parler de deux points qui étaient présentés en introduction puisqu'on a décrit les scénarios, reste où passer et où s'arrêter ?

Alors, les couloirs de passage, on voit que finalement le choix était relativement restreint, celui présenté au débat public et que finalement deux couloirs étaient envisagés entre Montpellier et Narbonne et un seul au sud de Narbonne pour rejoindre Perpignan. Je ne vais pas m'étendre aujourd'hui puisque nous sommes à Alès et que vous êtes un petit peu moins concernés et que c'est plutôt le tracé du contournement de Nîmes-Montpellier qui éventuellement amènera quelques questions tout à l'heure. Le tracé donc qui est la partie rouge sur ce schéma. Par contre, ayant identifié les couloirs de passage, où peut-on s'arrêter et où peut-on imaginer une nouvelle desserte à l'horizon 2020 ? Eh bien, vous avez donc sur ces ronds orange les différents secteurs qui ont été identifiés avec les partenaires et avec la SNCF au cours des études.

On constate que pour les principaux cinq bassins urbains et aires de vie de la Région que sont Nîmes, Montpellier, Béziers, Narbonne et Perpignan, donc, chaque aire de vie a fait l'objet d'étude qui a permis de retenir deux à trois secteurs sur ces couloirs de passage. Et donc, si vous avez des questions, on pourrait revenir notamment pour la question de l'aire urbaine de Nîmes et du coup de la diffusion de l'effet grande vitesse sur l'ensemble du Gard et notamment sur Alès.

Dernier point de mon intervention, c'est finalement vous expliquer un petit peu où on va en termes de planning. Claude Bernet, le Président de la CPDP vous a dit que... Ah, non ! Excusez-moi, je suis allé un peu vite. Un focus sur le nombre de trains en fonction des gares nouvelles et notamment leurs présences ou non et quelle sera la desserte TGV à l'horizon 2020 ? On voit que par rapport à aujourd'hui - gares nouvelles ou pas, vitesse grande maximum, moyenne - on aura grosso modo un doublement du nombre de trains à grande vitesse par rapport à aujourd'hui et que, par contre, ce qu'il est important de noter, c'est : quelle pourrait être leur répartition suivant qu'il y ait une gare nouvelle ou pas ? Et donc, ça, c'est un élément important en termes d'aménagement du territoire, de structuration du

territoire et puis d'organisation finalement de tout le système de transport qui ira irriguer ou non la gare centre ou la gare nouvelle ou les deux.

Donc, dernier point, j'y viens, le calendrier. Donc, Claude Bernet vous a précisé que le débat public s'arrêtera le 3 juillet, que la Commission particulière du débat public rendra son rapport le 3 septembre et nous, Réseau Ferré de France, après en avoir pris connaissance, nous devons nous prononcer avant la fin de l'année 2009 sur : à l'issue des débats publics, qu'avons-nous entendu ? Qu'avons-nous retenu ? Et avec les partenaires, qu'avons-nous décidé de poursuivre en termes d'études pour les études à venir ? Donc, c'est avant fin 2009. Alors, ces études, quel sera leur timing pour aller jusqu'à la mise en service ? Aujourd'hui, c'est le temps du débat public, on raisonne sur des couloirs de passage de 5 km. L'objectif, c'est évidemment de resserrer finalement les possibilités qui s'offrent à nous pour aller dans des études plus précises. C'est l'objet des études qui vont suivre après le débat public ; ce qu'on appelle des études préalables à la déclaration d'utilité publique ; aller vers un couloir de 1.000 m, continuer d'avancer sur le travail des gares, puis à terme, aller à la déclaration d'utilité publique sur la base d'un couloir de... et même d'un tracé inscrit dans une bande de 500 m. La déclaration d'utilité publique, c'est le prochain grand moment de concertation sur ce projet et qui donnera l'objet donc à une enquête publique.

Après cela, pourront être passés des marchés de travaux ; débutera la réalisation pour une période d'environ 5 ans avec l'objectif à terme donc d'une mise en service à l'horizon 2020.

Voilà. Je vous remercie.

Claude BERNET

Bien, Mesdames, Messieurs, on n'a pas été trop long dans l'exposé et donc la parole est à vous.

Alors, je vous rappelle quelques petits principes pour la parole. Nous avons des micros, c'est un peu la méthode des assemblées parlementaires. Quand on veut parler, on va aux micros qui sont dans la salle.

Voilà ! Monsieur, je vais vous donner la parole. Je veux simplement dire que normalement les prises de parole ne devraient pas durer plus de 3 à 4 min. J'ai une pratique libérale mais je vous invite à réfléchir que si vous lisiez un papier pendant 15 min, à la cinquième minute, tout le monde vous aura abandonné à votre triste sort. Et donc, je vous invite vraiment à aller lentement.

Alors, Monsieur au micro n°3 muni d'un objet permettant de se manifester, voilà. Vous avez la parole. Vous vous présentez en deux mots et puis vous dites ce que vous avez à dire.

Jean-Claude BERARD

Bonsoir, tout le monde. Alors, Jean-Claude Bérard du Mouvement national de lutte pour l'environnement du Gard. Je tiens à vous remercier M. le Président pour le cahier d'acteurs qui a mis en valeur nos propositions et nos innovations pour la Région et le Gard.

Avec la ligne nouvelle, c'est le rayonnement et le développement du Languedoc-Roussillon. C'est un hurra ! pour l'international et nous sommes dans le prolongement du Protocole de Kyoto de diviser par quatre les gaz à effet de serre et l'application du Grenelle de l'environnement. Réduire les gaz carboniques et participer à la lutte contre le changement climatique, c'est un plus pour la santé publique. C'est moins d'asphyxie des villes, moins d'engorgements autoroutiers, moins d'accidents.

L'aménagement de la ligne nouvelle voyageurs plus fret va permettre la suppression du goulet d'étranglement européen. Cela établira une synergie intelligente entre les Régions

Languedoc-Roussillon, Auvergne et Midi-Pyrénées. Nous allons concilier les transports et le cadre de vie. La façade méditerranéenne sera revalorisée.

Dans le cadre du développement durable pour des paysages choisis et non subis, un enjeu majeur. La richesse paysagère de notre région par la diversité de ses paysages, fruit de l'action des femmes et des hommes au cours de longues évolutions naturelles et historiques. Les paysages remarquables qui nous ont été légués représentent un authentique patrimoine culturel car ils sont la mémoire tangible des sociétés qui nous ont précédés et constituent une part essentielle de notre identité collective.

Sur le plan environnemental et écologique : gestion de l'eau et des sols. C'est également le maintien de la biodiversité qui est très riche en plantes médicinales et qui est unique en France. La maîtrise des risques naturels. La plantation des arbres, c'est un rôle très important pour piéger les gaz à effet de serre. La photosynthèse qui produit l'oxygène. Les coupe-vents et les murs antibruit.

Sur le plan économique, leurs qualités donnent une image positive des produits de la région et des terroirs, ce qui renforce l'attractivité locale pour l'habitat et l'implantation d'activités et sont au cœur du développement touristique de notre région.

Sur le plan social, les paysages constituent un bien public fondamental qui offre aux populations urbaines et rurales un cadre de vie équilibré et harmonieux pour favoriser les échanges, la sociabilité, la vie collective, l'accueil et l'intégration de nouvelles populations.

Nous sommes dans une croissance démographique importante. Le ferroviaire répond à une économie de notre consommation d'espace car notre région est la terre d'excellence viticole avec un ensoleillement exceptionnel, sans oublier les zones littorales à protéger.

Les gares, c'est le carrefour des mondes. C'est aux centres-villes. C'est l'intermodalité. C'est une vitrine économique, touristique, sociale et festive de la ville. La valorisation de nos gares, c'est un patrimoine que nos écrivains ont mis en valeur. Leur architecture moderne avec des moyens techniques que la fibre optique permet pour animer la décoration ainsi que la sécurité des personnes et des biens suite aux caprices du ciel. C'est pour ça que je vous ai amené la fibre.

J'ouvre juste une petite parenthèse que je vais vite fermer : c'est par rapport à l'incident ferroviaire du fret qui nous ouvre les yeux, sur le principe de prévention pour un service public de qualité et de sécurité. Ne faisons pas l'erreur des Anglais avec la privatisation qui a donné son lot de catastrophes humaines et matérielles et je ferme la parenthèse.

Et pour terminer, sur la démocratie participative, cela permet la participation du citoyen à la définition d'une politique de transport qui concilie liberté du déplacement et respect de l'environnement.

L'attente des populations : le ferroviaire est un plus pour l'aménagement du territoire, économie d'énergie, lutte contre la pollution de l'air, la sécurité des personnes. Cette aspiration doit être réalisée rapidement avec l'aide de l'Europe. La ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, c'est une référence, c'est un label et c'est un moteur pour le Languedoc-Roussillon. C'est une réponse au défi environnemental.

Notre association a participé à ce débat public comme force de proposition. Merci de votre aimable attention.

Claude BERNET

C'est moi qui vous remercie de... Je dirais qu'on ne fait pas que du bon vin dans cette région, on sait aussi écrire et lire et voilà. Bravo !

Je vous signale d'ailleurs qu'un certain nombre d'indications que vous avez données se retrouvent dans un très très grand nombre de messages qui ont été envoyés à la Commission en ce qui concerne la qualité des paysages, la biodiversité, etc. Alors, ça fera partie certainement des sujets qui seront traités par notre compte-rendu final.

Alors, y a-t-il une... Bon, je ne pense pas que ça appelle des réponses particulières sinon qu'on en prend note.

Monsieur au fond de la salle que je crois reconnaître mais qui va se présenter au micro n°3.

Eric BOISSEAU

M. le Président, bonjour ! Eric Boisseau, donc, Fédération nationale des associations d'usagers des transports.

Quand on est à Alès pour tracer des perspectives, il faut se plonger dans l'Histoire.

Il y a 50 ans, en 1959, la SNCF a demandé à la Régie nationale des usines Renault de mettre en service un automoteur, le X 4200 ; c'est-à-dire l'autorail panoramique qui a créé ce train « Le Cévenol » qui depuis circule.

Et je me suis plongé dans les livres, pour vous amener quelques informations qui vont illustrer le rapport avec la ligne nouvelle. En 1969, le Cévenol Nîmes-Clermont-Ferrand qui dessert Alès mettait 4h31. En 1979, nous sommes passés avec un Corail, il mettait 4h55. En décembre 2008, quelques difficultés sur la voie ont amené un allongement des temps de parcours après qu'il y a eu de grandes et vives manifestations entre Langeac et la Bastide pour sauvegarder la continuité ferroviaire. Donc, en 2009, maintenant, on met 5h22.

Et je voudrais comparer cette ligne du Cévenol Nîmes-Clermont-Ferrand qui est un itinéraire direct entre Languedoc-Roussillon, l'Auvergne, la Région centre avec la ligne nouvelle. Donc, Nîmes-Clermont-Ferrand, c'est 304 km. Et en revenant un petit peu dans notre passé, en 1993 puis 1994, à l'initiative de la Région Languedoc-Roussillon, une étude sur la modernisation de Nîmes, Alès, la Bastide, Mende a été demandée à une filiale de la SNCF qui s'appelle LG Rail. En mars 1994, entre Alès et Langogne, l'automoteur pendulaire allemand VT 610 a fait des essais et a montré que l'on pouvait obtenir une sensible réduction des temps de parcours. Et ayant conservé avec moi cette très grosse étude, j'en ai déduit après calcul que Nîmes-Clermont-Ferrand après modernisation, pourrait être reliés en 3h32 pour un coût approximatif de 300 millions d'euros. Et donc, je débouche sur le calcul, le coût à la minute gagnée, voilà ! Nous gagnons 45 min entre Montpellier et Perpignan pour 5,9 milliards d'euros, ce qui fait 131 millions d'euros à la minute gagnée.

Et si nous modernisons Nîmes-Clermont-Ferrand, le gain de temps, la réduction du temps de parcours est de 110 min, ce qui fait un coût à la minute gagnée de 2,72 millions d'euros. D'un côté, 131 millions d'euros, de l'autre côté 2,72 millions d'euros à la minute gagnée.

Bon, bien sûr, les chiffres que j'ai indiqués sur le montant de la modernisation de Nîmes-Clermont-Ferrand sont discutables, sont à discuter et ça inclut les 3h32 de temps de parcours entre Nîmes et Clermont-Ferrand, inclut l'utilisation d'un automoteur pendulaire.

Mais vous allez me dire : « Il y a un tel écart et il n'y a personne à transporter entre Nîmes et Clermont-Ferrand. »

Alors, justement, je suis allé éplucher le document de la SNCF « Prétude fonctionnelle » et on trouve en situation de projet en 2020 qu'il y a 108.000 voyageurs qui voyagent entre l'Auvergne et le Languedoc-Roussillon et 116.000 voyageurs entre la région centre et le Languedoc-Roussillon, cela fait 225.000 voyageurs.

Dans les études de la SNCF, elle prévoit que ces voyageurs vont passer à Clermont-Ferrand-Lyon, Lyon-Nîmes. Et pour la relation Auvergne-Languedoc-Roussillon et pour la relation

Centre-Languedoc-Roussillon, c'est pareil. On va passer par Nîmes avec correspondance en gare de Lyon Part-Dieu et vous savez que la gare de Lyon Part-Dieu a de sacrés problèmes de correspondance, elle est tellement chargée en trafic terre. Tandis que la modernisation de Nîmes-Clermont-Ferrand offrirait une relation directe jusqu'à Nîmes et jusqu'à Nîmes TGV sans aucun changement.

Donc, j'ai supposé que l'accroissement de trafic, comme toute hypothèse, c'est discutable ; que cet accroissement de trafic de 225.000 voyageurs serait un détournement de trafic, plutôt que de passer par le TGV Lyon-Nîmes, on passerait par le Cévenol et ce serait un accroissement de trafic.

Et donc, j'ai calculé le coût du voyageur supplémentaire. Nous avons sur la ligne nouvelle Nîmes-Montpellier-Perpignan, nous avons 4,1 millions de voyageurs supplémentaires entre avant le projet et après le projet, d'ailleurs M. Parant nous l'a montré sur l'écran. Ce qui fait... quand on divise le coût total du projet Montpellier-Perpignan, celui à 5,9 milliards d'euros, par l'accroissement du nombre de voyageurs, 4,1 millions de voyageurs, cela fait un coût au voyageur de 1,43 euros.

Mais pour la ligne des Cévennes, quand on divise les 225.000, le trafic qui serait détourné... qui reviendrait sur la ligne des Cévennes est un trafic supplémentaire, qu'on divise par le coût du projet par 300 millions d'euros. On aboutit à 1,2 euros par voyageur. Vous me direz : « L'écart est faible », d'un côté 1,43, de l'autre côté 1,2 mais la modernisation de cette ligne devrait amener un trafic supplémentaire que celui que j'ai indiqué.

En tout cas, sur la base de ces deux critères sur le coût de la minute gagnée et sur le coût du voyageur supplémentaire sur la ligne, nous avons une modernisation de Nîmes-Clermont-Ferrand qui est quand même moins chère et plus... pour les finances des collectivités territoriales amenées à financer les projets qui est plus intéressante.

Ça veut dire qu'il va falloir se mettre autour de la table, associations d'usagers des transports et collectivités territoriales pour articuler la desserte de l'Auvergne à la ligne nouvelle Nîmes-Montpellier-Perpignan et le sud avec une seule correspondance qui se serait située, soit à Nîmes centre, soit à Nîmes TGV.

Merci.

Claude BERNET

Merci beaucoup M. Boisseau.

Alors, au fond là, peut-être le Monsieur, est-ce qu'il veut bien aller au micro n°3 faire une petite translation ?

Thierry FERRET

Bonjour. M. Ferret Thierry, représentant du syndicat CGT des cheminots de Nîmes et d'Alès. Donc, M. le Président, Mesdames et Messieurs, en préambule et devant un tel parterre de responsables que ce soit RFF, SNCF, élus, associations ou autres, vous comprendrez que je ne peux faire l'impasse d'une préoccupation et certainement de la première d'entre elles, des usagers, des habitants et des élus du bassin d'Alès et des Cévennes. Et cette préoccupation, elle concerne, excusez, mais ce n'est peut-être pas le choix entre la une, la deux ou la trois concernant la LGV mais plutôt les problèmes vécus au quotidien sur l'étoile gardoise et plus particulièrement au nord de Nîmes.

Deux heures cinquante Nîmes-Paris. Malheureusement, c'est aussi le temps pour faire Mende-Nîmes-Montpellier ; 2h, c'est aussi le temps pour faire Bessèges-Nîmes, distants de 70 km. Notre volonté est partagée, du reste, n'est pas de mettre en concurrence, ni même

de lancer le débat sur la nécessité de la continuité de la LGV, ça paraît évident, mais bien quand même de montrer du doigt les différences de traitement menées par l'Etat, RFF et la SNCF sur son réseau. Parler ici à Alès de vitesse de 220 km/h, de 300, 320, de gagner 10, 15 voire 45 min nous confirme qu'il y a bien au moins deux planètes ferroviaires ; 70, 40, 30, ce sont les vitesses ici pratiquées. Et 10, 15, 30 min, ce sont les minutes de temps perdues. L'abandon de la maintenance et des travaux sur ces lignes et ce depuis presque 50 ans, et qui se sont accélérés ces 10 dernières années nous ont amené dans cette situation. D'ailleurs, ça a été dit déjà tout à l'heure, on est revenu en arrière à plus de 60 ans en arrière en termes de temps sur ces lignes-là.

Au fil des ans et maintenant à chaque vérification de l'état des voies cévenoles et d'Alès-Bessèges, on abaisse la vitesse limite ou on allonge les parcours déjà limités ou alors on fait les deux. Alès-Bessèges, distants de 35 km, se fait aujourd'hui pour les deux tiers de son parcours à 30 km/h, avec des incidences considérables sur la fiabilité et sur la robustesse des circulations et notamment des correspondances.

Les chiffres en euros, alors là, ils sont tout aussi éloquents et donnent à la plupart d'entre nous, excusez-moi le terme, mais ils nous donnent le tournis. Sur la brochure envoyée à plus d'un million d'exemplaires, on nous demande de nous exprimer sur donc le choix 1, 2, 3 avec 4, 5, 6 milliards. C'est la valse des millions et des milliards là, on s'y perd nous ! Mais par contre, ce qu'on sait, c'est qu'il suffirait d'une pincée, je dis bien, d'une pincée de ces dizaines de millions pour rendre à ces lignes une attractivité qui remettrait les usagers sur le bon rail. Et on serait en accord avec toutes les tendances et prises de conscience sur l'environnement. Comment voulez-vous M. le Président, alors que la population de Saint-Ambroix, de Concoules ou de Génolhac qui, au jour le jour, vivent une épopée héroïque sur ces lignes, comment voulez-vous qu'ils s'intéressent au 6219 Paris-Perpignan, savoir s'il vaut mieux rouler à 220 ou à 300 ? S'il faut une gare TGV ou pas à Béziers ? Je ne pense pas que ce soit leurs préoccupations premières des usagers de la région. Justement pour faire la tradition quand même avec notre LGV et concernant la gare nouvelle de Nîmes à Manduel ou d'ailleurs Garons pour ce qui est de l'étoile nîmoise, ça n'apporterait ici pour Alès rien de plus car, dans tous les cas, il y aurait une rupture de charge pour emprunter le TGV. Par contre, ça grèverait un peu plus le budget des collectivités car le point de financement de ces gares TGV est assuré par les collectivités et la gare TGV Manduel sortirait entre 100 et 150 millions d'euros.

Sur la LGV, notre syndicat donc qui s'est déjà exprimé que ce soit à Nîmes, à Montpellier ou Béziers sur notre choix qui, en résumé, est sur une plateforme apte à 300 km/h avec une exploitation à 220 pour la coexistence fret et voyageurs qui a été expliquée donc je n'y reviens pas. Pour les gares centrales existantes, excepté Montpellier, il faut que ça reste pour nous, il fallait que ça reste en l'état et par contre, qu'il y ait un maximum de connexions entre les lignes nouvelles et la ligne classique afin de permettre une desserte des gares centrales actuelles qui sont souvent le pivot des transports dans les départements. Et ça permet évidemment une surface d'exploitation afin de faire face à tout problème et donc à limiter les effets.

En conclusion, M. le Président, Messieurs de la SNCF et j'en profite de RFF, donner la possibilité au réseau ferroviaire de participer activement à l'aménagement du territoire, mais de tout le territoire ; offrir un maximum d'égalité aux citoyens face au transport, offrir la possibilité d'établissement et de développement des pôles économiques dans cette région qui en a tant besoin, bref, donner un service public au service du public.

Merci.

Claude BERNET

Merci, Monsieur. Vous avez posé un certain nombre de questions qui s'adressent, je crois, directement à RFF et peut-être à la SNCF. Donc, je vais leur laisser la possibilité d'y répondre.

Edouard PARANT

Oui. Alors, nous allons vous répondre.

Ce n'est pas moi personnellement qui vais le faire puisque j'étais en charge du projet de ligne nouvelle mais nous avons donc des représentants de la Direction régionale. Et donc, je vais passer la parole à Hilaire Hautem pour ce qui concerne la politique d'entretien du réseau et donc du réseau existant.

Claude BERNET

Alors, soit un baladeur, soit éventuellement... Voilà.

Hilaire HAUTEM

Oui. Bonsoir. Bonsoir, M. Ferret.

Beaucoup de questions et de choses dites dans votre intervention. Alors, une première chose, c'est, quand on construit une ligne LGV comme le projet qui est proposé aujourd'hui au débat public, ce n'est pas la place d'un réseau classique existant, c'est bien une complémentarité. Il n'est pas question aujourd'hui d'abandonner le réseau classique lorsqu'on produit, lorsqu'on crée une ligne nouvelle.

Alors, pour ce qui concerne le réseau classique, c'est vrai que nous avons un certain nombre de difficultés et des ralentissements. Vous avez cité Alès-Bessèges qui effectivement est ralenti sur les deux tiers de sa longueur. Alors, vous avez cité beaucoup de chiffres. Il y a beaucoup d'investissements qui sont faits aussi sur la Région. RFF en Languedoc-Roussillon, ce sont à peu près 200 millions d'euros qui sont mis sur le réseau ferré classique. Et en termes de renouvellement, ce sont 76 millions qui sont inscrits au CPER Languedoc-Roussillon pour lesquels les lignes Alès-Langogne, Mende-la Bastide, ces lignes sont inscrites à CPER.

Alors, si on vient un moment sur le réseau local, comment se traduit ce CPER ? Ce sont 2,5 millions d'euros qui sont investis à l'automne au mois d'octobre pendant 4 semaines entre Alès et la Bastide pour renouveler des rails en tunnel. Donc, 2,5 millions d'euros avec des lignes qui seraient fermées à peu près pendant 4 semaines et rouvertes les week-ends. On a programmé aussi 7,5 millions d'euros supplémentaires à l'horizon 2012. Donc, ce sont 10 millions d'euros qui vont être investis en renouvellement sur Alès-Langogne.

Sur la partie nord et la partie auvergnate, je dois passer la parole à mon homologue de Rhône-Alpes-Auvergne. Ce sont aussi beaucoup d'investissements qui sont prévus ici aussi à l'automne puisque, en même temps qu'on va traiter des tunnels ; les rails en tunnel en Languedoc-Roussillon seront traités, des renouvellements en tunnel sur la partie auvergnate, donc, pour 6 semaines de travaux, de mémoire, pour un montant de 2,5 millions aussi.

Voilà. Tout ça pour vous dire, on a un réseau classique qui est un peu en difficulté, mais on ne l'abandonne pas. Loin s'en faut.

Claude BERNET

Vous passez peut-être la parole à votre collègue...

Benoît DECORVIER

Oui. Benoît Decorvier, Réseau Ferré de France, donc, Responsable du service de la gestion du réseau pour les 2 régions administratives, Auvergne et Rhône-Alpes.

Donc, en ce qui concerne la partie plutôt auvergnate, qui est le complément de la ligne des Cévennes, donc, jusqu'à Clermont-Ferrand. Donc, je rappelle les efforts sans précédent réalisés sur le réseau auvergnat à la fois par RFF, la Région Auvergne et donc l'Etat, avec la contractualisation d'un plan rail, qui vient en abondement, un contrat de projet qui s'était déjà fortement polarisé sur un rattrapage d'investissement à réaliser sur le réseau. Ainsi pour les prochaines années à venir, ce sont près de 400 millions d'euros qui vont être investis sur le réseau auvergnat. Et donc, tout ça au service des territoires et au service de l'attractivité des territoires.

Voilà pour le volet plutôt auvergnat. Je me permettrais puisque j'ai le micro, d'évoquer aussi la question de la Part-Dieu, qui est la gare lyonnaise importante pour toute une bonne partie, enfin, du quart sud-est un peu européen et qui effectivement est victime de son succès, à la fois pour une démarche - parce qu'on est dans un bassin de population très, très chargé et avec une très, très forte augmentation des besoins de circulation TER - mais c'est aussi un carrefour européen pour la question des trains à grande vitesse. Et un point qui n'a pas été abordé et qui est indispensable avec cette ligne nouvelle, c'est de bien intégrer la question de la capacité, d'une manière générale, la question de la complémentarité entre des lignes nouvelles plutôt LGV et des lignes sur lesquelles circulent les TER. Et en ce qui concerne le fret, c'est rigoureusement la même approche, donc, c'est offrir aux entreprises ferroviaires des sillons de qualité avec un maillage qui se réalise étape après étape. Ce type de maillage, il est préférable de le laisser dans les grands axes de circulation.

Merci.

Claude BERNET

Voilà. Alors, il y avait un monsieur qui avait demandé la parole depuis un moment au micro n°1, s'il le veut bien. Ensuite, on passera la parole au micro n°3. Voilà. Bonjour, Monsieur.

Jean-Michel SUAU

M. le Président, M. Suau, Vice-président du Conseil général, Conseiller général du canton d'Alès. Alors, d'abord, moi, je veux vous féliciter d'organiser ce débat, ici, à Alès. Ça peut paraître un peu incongrue de parler de ligne à grande vitesse ici au cœur des Cévennes, mais je crois que quelques interventions ont montré tout l'intérêt que nous y portons. Je veux aussi remercier mon collègue Jean Denat qui, d'ailleurs, je pense, interviendra pour donner l'opinion, je dirais, du Département sur cette question, mais maintenir à quelques aspects. L'intérêt, c'est aussi l'engagement du Conseil général, notamment financier dans le cadre de l'investissement de cette ligne à grande vitesse, bien évidemment, mais pour moi élu, c'est bien plus que cette dimension financière. Je crois que ça a été dit en la matière. C'est notamment le choix au travers d'un aménagement de ligne à grande vitesse de travailler la connexion au réseau secondaire ; c'est-à-dire la question de l'aménagement du territoire. Alors, moi, j'ai vu le schéma européen des transports à grande vitesse. On pourrait débattre mais ce n'est pas le lieu, de la finalité même du transport marchandises sur ces grands axes à grande vitesse aujourd'hui. Et d'une manière générale aussi, la place du rail, et d'une manière générale y compris de la route et notamment de la gestion des stocks et des incidences que ça a pour l'économie. Mais je crois qu'il y a un besoin aujourd'hui sur la structuration même du transport, de faire en sorte que le réseau à grande vitesse se

connecte au réseau secondaire. Et ça, c'est une vraie question pour l'aménagement du territoire. C'est là que je dis ça... on revient un peu dans les propos du Responsable de la fédération des usagers, c'est que la question de la ligne Nîmes-Clermont-Paris est très directement liée aussi à cet usage-là, pour moi. Et donc, moi, je n'oppose pas les deux projets mais je les mets complémentaires. Je suis d'ailleurs membre de l'association qui a été créée, qui a mené bataille et qui n'a pas été pour rien avec l'aide des élus d'un certain nombre de projets dont on a fait état, et de l'engagement des régions, d'un point de vue financier, pour que les travaux d'urgence soient réalisés, puisque des questions concernant le devenir d'une partie ou du segment de cette ligne, voire même son classement, étaient en débat.

Pour ce qui est de façon plus locale, je crois que la question de la gare de Nîmes est centrale et vitale parce que c'est un élément, un point nœudal concernant la connexion de l'étoile ferroviaire pour la ligne Nîmes - le Grau-du-Roi - la rive droite du Rhône sur la ligne des Cévennes bien évidemment. Beaucoup de choses ont été dites de ce point de vue sur, je dirais, sa revitalisation, sur ces axes également. De ce point de vue, j'y pose aussi une autre question parce qu'on parle du fret, de la mixité pour la grande vitesse, mais pour le réseau secondaire, cette question est posée. Or, si on prend les chiffres d'une manière globale, si j'en crois bien ce que j'en ai lu, il n'y a quand même dans cette période-là pas une augmentation du fret, d'une manière globale. Or, ce sont quand même des choix et des orientations ; ça inquiète un peu.

Pour les investissements, je suis d'accord mais, aujourd'hui, on recule. Et sur ce territoire ici, sur le réseau secondaire, ce qui est une telle perspective, la perspective, c'est notamment que de grandes industries chimiques qui transportent des produits dangereux, eh bien, le peu qui reste du rail passe à la route. Ça inquiète quand même.

Quelle cohérence on donne dans une approche globale sur la grande vitesse et sur le réseau secondaire ?

Moi, je pose la question de l'aborder de façon globale. Et puis, au moment où il y a un grand débat sur le développement durable, tout le monde l'emploie. C'est quand même une vraie question de poser la question du rail comme un outil de cette politique. Je crois que ça fait appel à notre effort. Alors, bien évidemment, il y a un débat et notamment sur toute une série de segmentations, sur des choix, on y reviendra, moi, je ne veux pas beaucoup développer. Je vais parler de la gare de Nîmes ou autres, la question de la mixité, ça donne aussi des indications à partir des éléments qui nous sont donnés. Moi, je veux quand même y en mettre un ordre de plus, qui a été abordé mais qui quand même m'inquiète fortement. C'est que tous ces schémas, aussi intéressants soient-ils, d'un point de vue technique et Monsieur l'a dit à juste titre : « On ne travaille pas pour les 10 ans. On parle pour les 100 ans ». Il veut dire, c'est l'intérêt aussi de ces réunions qu'on puisse associer les gens. Mais parler pour un siècle à venir, je crois, me semble-t-il, c'est aussi intégrer le mode de gestion de ces structures. Or, si on s'inscrit en continuité vers une ouverture à la concurrence, comme c'est le cas déjà pour le fret, comme d'autres pays l'ont fait bien avant nous pour l'ensemble de leur réseau, avec les conséquences dramatiques que ça a aussi bien pour le fret que pour le voyageur. Je pense à la Grande-Bretagne qui est en train de se poser la question, y compris de réintégrer dans le domaine public un certain nombre de parties de réseau parce qu'il faut faire des investissements et que les investisseurs privés, eh bien, n'étaient pas au rendez-vous. Ce qui pose des problèmes de sécurité importants aujourd'hui. Si cette question du service public n'est pas posée, n'est pas maintenue, eh bien, la cohérence des dispositifs qu'on discute, eh bien, elle ne sera pas au rendez-vous parce que

c'est la concurrence entre opérateurs qui va guider un certain nombre de choix. Or, là, on travaille d'une cohérence du fret et du voyageur, des lignes à grande vitesse et en même temps des lignes voyageurs dans le cadre d'une harmonie d'un point de vue technique, par exemple le rebroussement de Courbessac dont les travaux sont engagés, c'est une très bonne chose. C'est un outil pour la revitalisation. C'est un outil pour se connecter. C'est pour dégager des sillons. C'est pour créer une harmonie, l'aménagement du territoire et le développement durable, voilà.

Moi, c'est le vœu et le souhait que je voulais émettre lors de cette réunion.

Claude BERNET

Merci M. le Président. Alors, il y avait le micro n°3 qui attendait depuis un moment. On va lui donner la parole. Bonjour, Monsieur.

Serge SUAU

Oui, bonjour. Serge Suau de l'Association des usagers SNCF Gard et départements limitrophes. Je voudrais apporter ma modeste contribution.

Voilà. Donc, nous avons une association des usagers SNCF qui a 15 ans d'existence qui est basée sur Alès. Actuellement, elle compte une centaine d'adhérents. Notre association a pour but la défense et le respect des usagers, usagers et non-clients de la SNCF. Elle s'inscrit plus globalement dans la promotion du rail dans le cadre d'un grand service public ferroviaire.

Notre association a mobilisé dernièrement quelques 400 usagers par voie de pétition. Il a été entendu concernant de nombreux dysfonctionnements journaliers : trains bondés, supprimés, retards importants.

Notre association fait partie du collectif d'action pour le maintien et le développement des lignes secondaires plus précisément Alès-Bessèges ; on en a déjà parlé.

A l'heure où certains nous abreuvent de discours sur le développement durable, il serait temps de passer de la parole aux actes, de réaliser enfin les travaux nécessaires pour viabiliser cette ligne. Selon les cheminots, 1,5 millions d'euros de travaux seulement seraient nécessaires. Quand vous annoncez les chiffres des milliards et des milliards, quelque part, je voudrais dire, c'est vraiment une petite goutte d'eau qui serait nécessaire pour améliorer cette ligne mais je crois que le responsable de RFF en a parlé là.

Donc, l'association des usagers SNCF n'est pas défavorable concernant le contournement de Nîmes mais elle pense quand même qu'avec la réalisation du viaduc, qu'il est souhaitable que la gare de Nîmes doit toujours être le centre névralgique pour assurer toujours mieux le lien entre les trains express régionaux et ceux des grandes lignes et TGV.

Je vous remercie.

Claude BERNET

Merci beaucoup. Alors, peut-être Monsieur du micro n°1.

Jean DENAT

M. le Président, merci de me donner la parole. Il est difficile d'entendre deux vice-présidents du Conseil général mais donc, on a à la fois le Vice-président qui est la délégation d'infrastructures et c'est moi-même, et puis donc un vice-président et ami qui est le local de l'étape et vous l'avez compris, vous l'avez entendu qu'il y a des idées donc intéressantes en matière d'aménagement du territoire sur l'importance de l'enjeu ferroviaire.

Je voudrais, M. le Président, tout d'abord vous remercier d'être venu à Alès car on avait évoqué cette possibilité lorsque vous étiez venu me voir et ça ne pouvait pas être surprenant parce qu'on devait parler de Montpellier et Perpignan. Ça pouvait paraître surprenant au départ, déjà, de venir en parler à Nîmes et ensuite de s'entendre dire par un représentant du Président Damien Alary qui vous salue d'ailleurs à l'occasion qu'il fallait venir à Alès.

Il y a là une logique pour le Conseil général et je suis très heureux que vous soyez venu avec votre Commission pour poser en ordre du jour le problème de l'enjeu ferroviaire gardois car c'est l'occasion de vérifier qu'il y a effectivement un certain nombre d'enjeux très importants pour les Gardois, pour notre collectivité qui justifient que nous intervenions à la fois dans le débat et pour partie financièrement car, bon, Jean-Michel Suau mis à poste de délégation un peu dans un monde de largesse a parlé du financement du Conseil général. Mais s'agissant de Montpellier et Perpignan, il n'est pas question que nous mettions la main à la poche. D'ailleurs, on ne nous sollicitera pas, je pense, mais c'est vrai qu'on nous a sollicité d'une manière importante pour le Conseil général pour le financement du contournement Nîmes-Montpellier.

Alors, mon préambule sera peut-être un petit peu long mais le reste sera plus court mais je voudrais vraiment vous dire combien pour nous effectivement il n'y a qu'un seul projet, c'est Nîmes-Perpignan, c'est cette continuité. Alors, l'Histoire fait que le contournement de Nîmes-Montpellier est déjà engagé et que vous êtes aujourd'hui donc, en train d'animer le débat public sur la ligne Montpellier-Perpignan. Pour nous, vous comprenez bien, il n'y en a qu'un seul, c'est ce qui justifie notre intervention. C'est ce qui me permet de dire tout de suite d'ailleurs qu'il y a des questions auxquelles nous répondons facilement. Oui, il faut une ligne nouvelle Montpellier-Perpignan et oui, il faut que cette ligne soit une ligne mixte car le choix d'une ligne mixte a déjà été fait pour le contournement Nîmes-Montpellier et nous ne comprendrions pas qu'arrivé à Montpellier, donc, il n'y ait pas cette continuité qui assure donc la mixité de cette ligne.

Mais s'agissant de cette ligne mixte, je voudrais rappeler un certain nombre d'éléments qui fondent la réflexion ou les principes de la décision du Conseil général. Il n'est pas d'usage dans l'histoire de notre pays que les collectivités territoriales soient amenées à financer les lignes qui supportent le fret. Dans l'Histoire, on a financé, on a aidé l'Etat à financer les lignes qui transportent des voyageurs et rarement ou jamais des lignes qui transportent du fret. Alors, on est là dans une situation singulière. Nous en avons accepté la singularité. Nous avons souhaité que ce soit une ligne mixte. Et comme nous avons souhaité que ce soit une ligne mixte, on est venu vous dire : « Bien, écoutez, on se la paie ensemble ». Alors, je crois que c'est ce qui a fondé déjà la volonté de la région qui est le financeur, qui est le plus important dans cette affaire-là, d'intervenir au titre des collectivités territoriales pour donc permettre la réalisation de cette ligne mixte.

Deuxième élément pour ce qui concerne le Conseil général du Gard, il n'est pas dans sa vocation, pas du tout dans son champ de compétence d'intervenir sur donc les infrastructures ferroviaires. Et si nous sommes intervenus, si nous avons déclaré notre intention d'intervenir sur le contournement Nîmes-Montpellier et si nous avons participé au financement des études sur Montpellier-Perpignan, c'est parce que nous avons tout de suite dit que ce qui nous intéressait, ce n'était pas la ligne en elle-même mais les conséquences de l'ouverture de cette ligne sur le potentiel ferroviaire gardois et donc sur cette offre globale d'une politique ferroviaire qui concerne tous les Gardois. C'est cela qui a conditionné notre participation au financement du contournement Nîmes-Montpellier.

Alors, vous avez tout à l'heure dit M. le Président et je l'ai opté - puis c'est normal que vous teniez ces propos-là - que, bon, le contournement Nîmes-Montpellier, c'est parti. On doit à la vérité de dire que c'est parti mais qu'aujourd'hui, ce n'est pas fini. Ce n'est pas fini au sens même de la procédure. Il y a eu un comité de pilotage il y a quelques jours. Le Président du Conseil général donc a rappelé la conditionnalité de l'engagement financier du Conseil général, à savoir qu'il faut qu'effectivement, comme le Ministre nous l'a indiqué l'an dernier, au moment où Damien Alary a signé son protocole d'intention, comme le Président de la région s'est engagé également, eh bien, la création de ce contournement Nîmes-Montpellier doit s'accompagner d'un certain nombre d'éléments qui pour nous sont importants et pour lesquels nous attendons que les engagements soient tenus.

Premièrement, donc, l'amélioration et vous comprenez bien, vous l'avez situé tout à l'heure M. Parant, l'enjeu, c'est : qu'allons-nous faire de ces sillons libérés ? Et nous serons vigilants à ce que les sillons libérés dans le Gard soient utilisés dans le Gard et pas ailleurs, on y est attentif quand même. Et on est vigilant et on observe les choses. Et nous serons également attentifs à ce que ces sillons libérés soient principalement utilisés pour améliorer cette offre globale de transport et donc aillent vers les voyageurs et vers donc l'ensemble de ce réseau ferroviaire gardois. Et nous avons pour cela un certain nombre de propositions qui sont connues, qui sont actées, d'un certain nombre de projets qui soit aujourd'hui n'ont pas de financement, soit ont un rythme que nous aimerions voir accéléré. Nous souhaitons que soient améliorées la capacité et la qualité du service donc sur ce réseau notamment de TER. Pour cela, un certain nombre d'éléments sont importants, par exemple, la création la plus rapide possible du viaduc de rebroussement de Courbessac. Nous avons observé qu'il y a eu des obstacles, des obstacles nîmois à la réalisation de ce viaduc. Nous souhaitons qu'ils soient définitivement levés et que dans le rythme de réalisation de cette voie, eh bien, on puisse, comme RFF et la SNCF l'ont souhaité, engager en même temps la modernisation de la signalisation, ce qui, là, se traduit très concrètement par une politique d'aménagement du territoire. On va rentrer dans un trajet à caractère urbain entre Alès et Nîmes puisqu'on sera en dessous de 30 min. Et donc, on sait bien là, vous savez certainement mieux que moi, combien il y a une logique en matière de niveau de service qui est une logique vertueuse.

Donc, il est important que cela soit fait en de bonnes conditions. Il est important que la modernisation, la création voire de nouvelles haltes TER soient également engagées. Je ne vais pas détailler les projets parce que je regarde le temps et je parle trop, donc, je fais plus court. Nous serons attentifs à ce qu'effectivement, il y ait création et modernisation de ces haltes TER. Nous serons attentifs également à ce qu'on travaille à l'insertion de la ligne Nîmes - le Grau-du-Roi - Saint-Césaire également que l'on puisse à cette occasion, puisque l'on disposera des sillons, améliorer donc la vitesse sur cette ligne-là. Et s'agissant d'ailleurs de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, nous souhaitons qu'à cette occasion, comme le Ministre Borloo nous l'avait indiqué, nous entrions dans le débat public cette idée qu'on doit dans le cadre de la réalisation du CNM et parce qu'on a la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan derrière, réaliser un doublet de lignes à hauteur de la ligne Nîmes - le Grau-du-Roi. Il est aujourd'hui prévu un doublet de lignes sur Saint-Brès. Nous souhaitons qu'il n'y ait pas qu'un seul doublet de lignes dans l'Hérault, qu'il y ait également un doublet de lignes qui soit prévu donc à hauteur de la ligne Nîmes - le Grau-du-Roi. Cela nous paraît particulièrement important pour donner de la souplesse donc à cette ligne mixte et permettre en cas d'accident ou en cas de gestion de trafic d'assurer dans de bonnes conditions une répartition des trafics entre la ligne nouvelle et la ligne classique. C'est un point sur lequel le Conseil général sera particulièrement vigilant.

Nous souhaitons également - et le Ministre Borloo s'est engagé - on a nous a dit qu'on aurait une expérience engagée sur 3 ans. On a notamment publié des actes concrets en la matière et pas seulement des intentions que la ligne sur la rive droite du Rhône soit également ouverte au trafic voyageurs même si nous savons que ce n'est pas ce qui avait été envisagé lors du Grenelle de l'environnement, mais ça a du sens. C'est un projet qui est ancien, qui est porté par 3 régions, par l'ensemble des Conseillers généraux concernés. Et nous souhaitons qu'à cette occasion, on l'exposera... Vous le voyez, je pourrais encore multiplier un certain nombre d'éléments qui témoignent de notre volonté que l'ensemble du réseau soit modernisé à cette occasion, ce qui m'amènera ensuite à aborder très rapidement le débat des gares puisque c'était l'objet de la réunion à Nîmes, en m'excusant auprès de vous M. le Président, le Conseiller général n'a pas encore rédigé de cahier d'acteurs mais ça ne saurait tarder, et je pense que dans les jours qui viennent, vous verrez apparaître notre contribution. C'est qu'on a encore un petit peu de temps même s'il ne sera pas publié sur papier mais, bon, notre contribution vous arrivera bien évidemment. Elle complétera notre participation à une contribution commune avec les 13 collectivités concernées mais elle sera donc spécifique pour le Département du Gard. Vous y trouverez dedans notre volonté que soit conservé, le plus longtemps possible - et j'insiste bien le plus longtemps possible - le trafic voyageurs dans les gares centre et notamment dans la gare centrale de Nîmes.

L'exposé que nous a donné M. Parant est très révélateur. Aujourd'hui, on peut considérer que l'on a 44 trains de grande ligne qui s'arrêtent en gare centrale à Nîmes. A l'ouverture donc en 2020, on peut en avoir, on en aura 78 sans gare nouvelle. On en aurait 82 avec une gare nouvelle, 56 sur la gare nouvelle et 26 sur la gare centrale. Donc, on perdrait par rapport à aujourd'hui le nombre de trains de voyageurs qui passent donc dans la gare centrale de Nîmes. Cela se traduirait immanquablement par quelque chose qui a été très facilement imaginée. A l'ouverture du contournement Nîmes-Montpellier, on va voir disparaître le fret qui va passer, vous l'avez expliqué, d'une manière importante sur la ligne mixte, on aura donc un potentiel de développement de l'étoile ferroviaire nîmoise sur la ligne classique. Et à l'horizon 2020 si on a une gare centrale, on reperdra cet avantage-là puisqu'on ne retrouvera sur la ligne classique, sur la gare centrale en tout cas que 26 trains qui s'arrêteraient en gare, l'essentiel donc du trafic TGV étant sur la gare nouvelle. Alors, nous insistons donc pour conserver le plus longtemps possible, pourquoi ? Parce que nous savons que la gare centrale de Nîmes est aujourd'hui en capacité de conserver pendant longtemps encore un accueil des voyageurs. Quand je dis pendant longtemps, c'est à l'horizon 2040, 2050 et ça c'est vous qui nous le dites, ce sont les études de prospective de la SNCF qui nous le disent. Donc, nous souhaitons vraiment vivement que l'on garde cette gare centrale au trafic de voyageurs le plus longtemps possible.

S'il devait y avoir création d'une gare nouvelle et donc à long terme et s'il devait y avoir création d'une gare nouvelle, nous souhaitons que le débat soit ouvert. Nous avons noté l'importance qu'attachent donc le Maire de Nîmes et la communauté d'agglomération du site sur Manduel. C'est un site qui a sa logique mais il y a d'autres sites qui peuvent être envisagés. Je pense notamment au site de Campagnol et nous souhaitons que l'ensemble de ces possibilités soit étudié. C'est pour cela que le Conseil général souhaitera au moins a minima que les emprises foncières de sites soient réservées dans le cadre du projet pour que ce débat qui aura lieu à notre sens bien plus tard puisse donc se faire dans de bonnes conditions.

Je voudrais d'ailleurs à cet égard vous posez des questions pour que l'on comprenne bien ici à Alès peut-être l'enjeu de la gare nouvelle à long terme. Moi, je voudrais savoir puisque

vous le savez déjà, dans quelles conditions ira-t-on d'Alès à Manduel ? Est-ce qu'il y aura rupture de charge ou pas ? Est-ce qu'il faudra passer par Nîmes centre, descendre, prendre un autre train, et aller à Manduel ? Ou est-ce qu'on ira directement à Manduel ? S'il y a des trains qui vont directement d'Alès à Manduel et des trains qui font Alès-Nîmes centre-Manduel, quel sera le pourcentage de ces trains-là ? Ça on le sait déjà puisqu'il y a des études qui ont pu être faites donc il est important que l'on sache quand on est à Alès et si on veut aller prendre le TGV d'une gare nouvelle et s'il est à Manduel, eh bien le temps que l'on mettra et la nature du parcours que l'on fera. Et je voudrais que l'on puisse nous répondre de la même façon avec le site de Campagnol puisque le site de Campagnol a cette particularité, c'est qu'il permettrait à la destination Alès-gare nouvelle TGV d'être également une destination Alès-le Grau-du-Roi puisque Campagnol est l'endroit où pourrait s'insérer donc la ligne Nîmes-le Grau-du-Roi et donc avec une destination la Mer, rendue à notre avis dans de très bonnes conditions de parcours et qui là aussi permet d'avoir une dimension d'aménagement du territoire, de confort de l'utilisateur qui nous paraît importante pour le bassin alésien. Alors, j'espère que vous pourrez nous donner ces réponses et vous comprenez que le Conseil général sera attentif et souhaite que l'on puisse donc se réserver l'ensemble de ces possibilités et non pas se focaliser sur une seule gare maintenant et vous l'avez compris pour nous l'enjeu, c'est de dire que le trafic de voyageurs doit rester le plus longtemps possible dans la gare centrale à Nîmes et que c'est pour nous quelque chose de particulièrement important.

Je voudrais ajouter également qu'il y a une possibilité qui pourrait être exploitée et qui n'a pas été évoquée dans le cadre de ces scénarios. Lorsque l'on envisage le développement du fret, c'est de profiter de l'occasion pour avoir une voie supplémentaire dédiée au fret qui permet de conserver le plus longtemps le trafic voyageur dans les gares centres.

Voilà d'une manière générale donc la position du Conseil général du Gard et en vous rappelant que nous souhaitons que les enjeux ferroviaires sur le territoire que nous avons ouvert grâce à vous, eh bien, fassent l'objet d'un débat permanent. Le Conseil général, il est prêt. C'est ce qui conditionne son financement au contournement de Nîmes-Montpellier et nous serons vigilants jusqu'au bout. Et puis ici, eh bien, il ne faut pas s'interdire de parler des sujets qui préoccupent plus particulièrement ces territoires.

On a évoqué le train qui va jusqu'à Clermont-Ferrand, il faut en parler. Ce ne sont pas des sujets qui doivent rester tabous, il faut savoir tout se dire. On a évoqué la ligne Alès-Bessèges, c'est vrai que la ligne Alès-Bessèges quand on en parle aujourd'hui, on n'a pas envie d'en parler au passé mais moi, j'ai envie de dire que ça, c'est la politique passée. On sait aujourd'hui qu'il y a peut-être des possibilités à exploiter. Il nous faudra réfléchir ensemble. On sait qu'il y a peut-être des coûts qui ne sont pas avoués non plus aujourd'hui. Il faut tout mettre sur la table. Le Conseil général est tout prêt à entendre avec la communauté d'agglomération, avec la Région, avec l'Etat, avec RFF pour que l'on puisse vraiment donner aux enjeux ferroviaires gardois toutes leurs dimensions, en prenant en compte - et je ne vais pas oublier - la particularité ici aussi d'un certain nombre de trafics liés au fret et notamment à des effets chimiques ou autres qui posent problèmes aujourd'hui lorsque le report modal se fait sur la route.

Je vous remercie.

Claude BERNET

Merci M. le Président de cette synthèse complète et vous y avez exprimé un ensemble de questions qui s'adressent à RFF, est-ce qu'il va y répondre ?

Edouard PARANT

Alors, je ne sais pas si vous avez des priorités parce que vous avez abordé beaucoup de points, que ce soit l'amélioration du service TER sur Courbessac... Est-ce que vous voulez des précisions sur Courbessac ? L'opération où elle en est ? Ce qu'elle comprend, ses coûts, y compris pour la modernisation de la signalisation ? Au quel cas on peut... apporter... ? D'accord.

Jean DENAT

Intervention inaudible

Claude BERNET

Excuse-moi. Je fais un petit rappel de micro parce que M. Denat n'a pas le micro et ça me paraît... il a posé une question qui est tout à fait centrale qui est de dire au fond par rapport aux différentes possibilités de gares nouvelles, quels sont les enjeux par rapport à Alès ?

Edouard PARANT

Très bien. Donc, on va repartir d'une carte qui est centrée finalement sur l'étoile ferroviaire qui comprend le réseau existant, à la fois le réseau qualifié parfois de secondaire, bien que Nîmes-Montpellier ne soit pas du tout du réseau secondaire.

La ligne TGV telle qu'elle arrive actuellement à Manduel et elle se raccorde à la ligne Nîmes-Tarascon ; le futur contournement de Montpellier qui apparaît donc en orange, la ligne du Grau-du-Roi qui donc, bifurque au niveau de Saint-Césaire. Et donc, on va vous rappeler quelles sont les différentes possibilités en termes d'accession depuis Alès à un service de grande vitesse, qu'il soit opéré à partir de la gare centre de Nîmes, la gare actuelle ou alors à partir d'une potentielle future gare nouvelle. Et donc, quels sont les sites qui ont été étudiés et qu'est-ce que ça donne ?

Alors, actuellement, le contournement de Nîmes et Montpellier comme vous l'avez rappelé, dans un premier temps, est un contournement des agglomérations de Nîmes et de Montpellier avec une vocation notamment fret. Et donc, il n'a pas été imaginé à sa mise en service avec la création de gares nouvelles. Comme vous l'avez rappelé, la question est posée dans le cadre du débat public de la ligne Montpellier-Perpignan. Donc, jusqu'à la réalisation a priori, de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, eh bien, l'ensemble des dessertes TGV devrait s'opérer par la gare centre de Nîmes. Alors, est-ce qu'on a une petite animation qui nous montre où est le TGV actuellement ? (Vas-y. Allez, on essaye).

Actuellement, comment fait-on les correspondances depuis Alès ? Eh bien, elles se font en gare centre de Nîmes avec un TER qui accède à la gare de Nîmes. Alors là, il y va directement. En 2020, il y aura le viaduc de Courbessac, donc il ira effectivement directement. Actuellement, il fait un rebroussement, c'est de l'ordre de 3 min mesurées ; aujourd'hui, 3 à 4 min. Voilà.

Qu'est-ce qu'il est possible d'imaginer ? Ça c'est dans le cas où on aurait un TER qui arriverait donc plutôt de Tarascon. Eh bien, évidemment, les correspondances se font donc à l'étoile ferroviaire nîmoise.

Si on s'intéresse maintenant à la possibilité d'implanter une gare nouvelle sur le site de Manduel. Alors, vous voyez que les trois sites qui ont été étudiés -(est-ce qu'on peut revenir, Bruno ?) - c'est Manduel, Campagne et Campagnol : deux sites interconnectés au réseau ferré et un site qui lui, ne l'est pas mais qui est en relation avec l'autoroute A54 à Campagne.

Bon, le site de Manduel. Dans quelle mesure à partir d'Alès nous pourrions rejoindre donc un service TGV en gare nouvelle ? Eh bien, en fait, tel que ça a été étudié par la Région avec la SNCF, l'idée serait de faire une correspondance en gare centre de Nîmes à partir d'Alès pour rejoindre via un deuxième service TER la gare de Manduel. Donc, ça c'est le schéma dans la mesure où l'on souhaite finalement rejoindre depuis Alès en train la gare de Manduel.

Que se passe-t-il dans le cas où on la positionne à Campagnol ? Donc, qui est le site qui est à l'interconnexion avec la ligne du Grau-du-Roi et Campagnol. Alors, voilà. (On va faire simple). A partir d'Alès... alors celui-ci ne vient pas d'Alès mais il va arriver. Donc le TER au couloir de la Région arrive en gare de Nîmes. Cette mission poursuit en direction de Vauvert et du Grau-du-Roi et donc à l'interconnexion ; si on réalisait une gare à l'interconnexion, on aurait finalement un service direct Alès-gare nouvelle TGV.

Alors, le troisième cas n'est pas décrit ici puisque, finalement, il n'est pas possible de le relier par service ferroviaire. Un point malgré tout, qui n'est pas présenté dans ce schéma mais qui restera possible même une fois le viaduc de Courbessac réalisé. On va garder une voie qui permettra d'aller d'Alès vers Manduel. Elle n'est pas représentée ici mais même avec le viaduc de Courbessac, on conserve une voie qui permet si vous voulez - (est-ce que tu peux montrer, Bruno ? Voilà !) - de faire cette réalisation directe.

Dans les études de service TER réalisées d'ailleurs pour le débat public par la SNCF et la Région, ce n'est pas envisagé en termes de service mais l'infrastructure, elle pourra le cas échéant si ce service devait voir le jour être mise en place.

Est-ce que ça appelle des questions de votre part ou c'est suffisamment clair ?

Claude BERNET

Je crois que ça apaise. Ça paraît relativement clair.

A ce stade, je... alors Mme Eymieu souhaite ajouter quelque chose. Attendez, il lui faut un micro ! Il vous faut un micro parce... alors !

Laurence EYMIEU

Juste apporter une petite précision pour... Voilà, Mme Eymieu, SNCF Directrice des projets Sud-européen à la SNCF, à la direction de la stratégie SNCF.

Je voulais juste rajouter une petite précision par rapport à ce qu'a dit Monsieur Parant et pour répondre plus précisément à la question de M. le Président. Vous posiez la question de savoir s'il y avait rupture de charge ou pas à Nîmes selon qu'on allait sur Manduel ou sur Campagnol.

Il y a une rupture de charge en effet quand on prend la gare de Manduel, très clairement. En revanche, si on part sur Campagnol, on a un arrêt mais on n'a pas de rupture de charge à Nîmes, ça c'est la première chose que je voulais dire.

Après, sur les temps de parcours. Vous avez demandé combien de temps pour faire Alès et les gares nouvelles éventuellement. Les temps de parcours que nous avons, ce sont 41 min pour faire la liaison entre Alès et Manduel et 44 min pour faire la liaison entre Alès et Campagnol. Voilà une deuxième précision importante.

Quant au service permettant de faire la liaison entre les gares nouvelles, on l'adaptera bien évidemment aux besoins. On peut l'imaginer très très facilement des navettes entre Nîmes centre et Manduel pour arriver à faire une desserte efficace. Il faut que bien sûr les gens d'Alès viennent jusqu'à Nîmes et de la même manière, on peut mettre des liaisons faciles entre Nîmes et Campagnol mais qui ne nécessitent quand même une amélioration de la ligne

du Grau-du-Roi qui, pour l'instant est une ligne à voie unique non électrifiée, comme vous le savez. Voilà.

Claude BERNET

Monsieur Denat souhaitait peut-être s'exprimer tout à l'heure là, à l'instant, non ? D'accord, parfait.

Alors, j'ai quelqu'un au micro n°3 puis ensuite, je vais demander à M. Molinari de se préparer à intervenir parce que bon, on a commencé à poser une première série de questions, j'aimerais bien qu'on approfondisse un peu la réflexion. Alors, Monsieur au micro n°3, c'est à vous !

Marc DELSOL

M. le Président, Mesdames, Messieurs les élus, Mesdames, Messieurs les représentants des associations, Mesdames, Messieurs, bonsoir ! Marc Delsol, Vice-président de voirie Nîmes Métropole représentant la commission de transport.

La question de la desserte ferroviaire dans le Gard est un point fondamental pour Nîmes Métropole. La question de l'irrigation des territoires doit être l'essence même d'un projet tel que celui de la ville, ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.

Effectivement, le Gard, traversé par la grande vitesse ne doit pas être un territoire d'Indiens que l'on traverse en l'endommageant et sans s'arrêter mais bien un territoire dans lequel on prend en compte son fonctionnement, son organisation et ses projets. De cette manière et uniquement de cette manière, la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan doit être abordée. 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 ou sans se concurrencer dans l'occupation des voies. Se combinent et se complètent réseau à grande vitesse, réseau TER inter-cité et fret.

Ainsi constitué, le système ferroviaire languedocien doit créer les conditions de changement de comportement et offrir les équipements permettant d'inscrire durablement le mode ferré comme réponse aux enjeux de mobilité du territoire identifiés notamment dans le plan de déplacement urbain de Nîmes Métropole mais plus largement à l'échelle du Gard et de la Région.

L'objectif doit être aussi d'organiser un nouveau système ferroviaire performant pour accompagner les évolutions de notre territoire et la métropolisation. Nîmes et Alès se donnent aujourd'hui les moyens d'un développement commun. La nécessité d'organiser le développement du territoire a incité les agglomérations nîmoises et d'Alès à se rapprocher en engageant une coopération étroite à l'échelle d'un bassin d'environ 500.000 habitants. Pour donner corps à cette volonté, les deux agglomérations ont créé en mars 2007 une association pour l'émergence d'un projet commun des agglomérations d'Alès et de Nîmes.

Ce projet est structuré autour d'un lien physique durable qui est la voie de chemin de fer Nîmes-Alès et le développement des dessertes urbaines, périurbaines et interurbaines sur cet axe. Mais l'enjeu est aussi de permettre sa connexion avec le reste du territoire régional et national.

Pour cela, la grande vitesse qui ne passera qu'au sud du territoire doit être conçue pour être connectée de manière efficace à l'étoile ferroviaire nîmoise et garantir sa diffusion sur l'ensemble du Département du nord au sud, d'est en ouest. Pour cela aussi, l'Etat, RFF ne doivent pas se désengager pour autant de leurs devoirs de modernisation et d'amélioration des infrastructures ferroviaires existantes. Les objectifs et les engagements du contrat de

projet 2007-2013 doivent être respectés et honorés financièrement. Ainsi, la ligne Nîmes-Alès modernisée doit permettre à l'agglomération d'Alès de bénéficier d'une desserte ferroviaire renforcée vers la future gare nouvelle gardoise.

Par ailleurs, un projet prévu pour être utilisé au moins pendant les 100 prochaines années doit laisser ouverte toute possibilité d'évolution de la desserte entre ligne nouvelle et ligne classique. A l'ouest de Nîmes, un raccordement est donc indispensable. Il pourrait être réalisé par l'adaptation de la ligne du Grau-du-Roi, ce qui permettrait de régler d'une part, la difficulté que pose la confluence entre ligne littorale et la ligne du Grau-du-Roi et de donner d'autre part, toute sa pertinence à la gare et au futur pôle d'échange de Saint-Césaire, qui est au contact de ces deux lignes. Enfin, cela constituerait le premier maillon de la modernisation indispensable d'une ligne desservant le sud Gard et les stations balnéaires.

Enfin, la communauté d'agglomération de Nîmes Métropole est favorable et soutient le projet de ligne nouvelle à grande vitesse tout autant qu'il permette l'organisation d'un véritable report modal marchandises et voyageurs de la route vers le fer.

Ce projet devra tenir compte de la nécessité d'accroître et de diversifier la desserte de l'agglomération et d'interconnecter système TER et système TGV par la création d'une gare nouvelle sur le contournement Nîmes-Montpellier. Pour cela, le site de Manduel est le plus performant pour l'accès à l'étoile ferroviaire à 5 branches. Il garantit la capacité à maintenir et à accroître les dessertes TGV de l'agglomération et interconnexion optimale entre la gare centrale de Nîmes et le réseau TER permettant d'irriguer l'ensemble du Département.

Merci.

Claude BERNET

Merci beaucoup.

Est-ce que peut-être RFF souhaite apporter quelques réponses ou précisions à ce que vient de dire le Vice-président de l'agglomération de Nîmes ?

Edouard PARANT

Sur quel volet précisément ?

Claude BERNET

Bien, sur les propositions qu'il a faites concernant la liaison avec la ligne littorale.

Edouard PARANT

D'accord. Peut-être qu'on peut revenir à ce moment-là sur le plan que nous présentions justement où on retrouvait donc l'étoile ferroviaire.

J'ai retenu la demande de pouvoir réaliser un raccordement en utilisant la ligne donc Saint-Césaire-Vauvert au CNM. Est-ce que c'est bien de cela dont il est question, Monsieur ? Oui ?

Donc, actuellement, il s'agit - comme l'a rappelé Mme Eymieu - d'une ligne à voie unique et non électrifiée dans le cadre des préétudes fonctionnelles qui ont permis d'élaborer les scénarios. A été étudiée donc la possibilité d'aménager cette infrastructure notamment dans l'objectif de pouvoir y faire transiter des dessertes grande ligne, donc des dessertes TGV, qui rentreraient à Nîmes centre et qui retourneraient sur le contournement de Nîmes-Montpellier.

Donc, si vous voulez des détails vraiment très précis sur cette étude-là, elle est accessible sur le site de la Commission particulière du débat public. Elle doit s'appeler « Raccordement

ligne classique, contournement de Nîmes-Montpellier ». Et donc, c'est ce que vous présente donc cette diapositive avec le raccordement en orange.

Alors, peut-être ce qu'il faut préciser, c'est que pour pouvoir y accueillir des dessertes grande ligne, il faut effectivement l'électrifier, électrifier au moins jusqu'à la portion qui va jusqu'au contournement de Nîmes et Montpellier. En fonction donc du nombre de trains grande ligne qu'on pourrait vouloir y faire circuler ; il faudra se poser la question de savoir si on a besoin en plus de doubler le nombre de voies par rapport à aujourd'hui.

Un point important qu'il faut retenir, c'est que la section entre Nîmes et Saint-Césaire accueillerait donc beaucoup de TGV, tous les TER, une partie des trains de fret. Et donc, sa capacité sur ce petit tronçon de 10 km, eh bien, n'est pas extensible *ad vitam æternam* et ça pourrait devenir à terme le point bloquant de cette solution. Il faut savoir qu'on est à l'horizon 2020 en limite de capacité si on décidait de faire passer tous les TGV par Nîmes centre puis les faire tous ressortir par ce raccordement. Donc, on est de l'ordre de 12 voire 13 sillons en heures de pointe. C'est extrêmement tendu et fragile certainement en termes d'exploitation ferroviaire ; c'est-à-dire, si jamais il y avait un train qui avait un retard, on risquerait d'avoir, eh bien, des désheurements.

Donc, c'est séduisant mais je préfère vous alerter dès aujourd'hui sur les limites du dispositif. Et il faudra bien définir quelles sont les ambitions et à quoi servirait ce raccordement et est-ce que c'est un raccordement pour des modes dégradés ; c'est-à-dire, améliorer la robustesse d'exploitation du doublet de lignes ou est-ce que c'est un raccordement qui a vocation d'être utilisé par tous les trains ? Mais en tout cas, vous pouvez avoir un certain nombre d'éléments de réponse, notamment y compris sur le volet environnemental puisqu'on est à proximité de sites archéologiques, à proximité de réserves naturelles. Il y a les problématiques hydrauliques qui ont été identifiées. Donc, on a des éléments de réponse qui permettent de se forger une opinion.

Claude BERNET

Eh bien, Monsieur au fond-là qui réagissait sur votre intervention, M. Parant. On va peut-être lui donner un micro ou lui demander d'aller au micro n°3. Je m'excuse, c'est un peu long, hein, comme système mais ça permet aux gens de se mettre en place ou de réfléchir à ce qu'ils vont dire. Voilà.

Intervenant

Excusez-moi. Juste une intervention, vous pouvez remettre la diapo précédente ? Beaucoup mieux commentée...

Edouard PARANT

Ça.

Claude BERNET

Ah ! Discuter du fond là avec des techniciens.

Intervenant

Voilà ! Non. C'est que, entre la gare de Nîmes et la gare de Saint-Césaire, si je ne m'abuse. Voilà, de la gare de Nîmes jusqu'à Saint-Césaire, le viaduc avait été fait pour recevoir une troisième voie éventuellement. Et il y a toute une réserve foncière et on le voit bien d'ailleurs quand on roule sur la voie existante. Il y a donc côté mer, il y a de la place

effectivement pour faire une troisième voie. Et c'est d'ailleurs une de nos propositions où justement... y compris dans le transport urbain voire suburbain, de faire cette troisième voie - donc, de la gare de Nîmes à la gare de Saint-Césaire - qui permettrait évidemment de multiplier les possibilités et en plus qui permettrait pour le transport urbain de pouvoir desservir Saint-Césaire, de pouvoir desservir les lycées, Dhuoda, Camargue et ainsi de suite. Donc, la possibilité, elle existe. J'en veux pour preuve d'ailleurs le nouveau pont qui avait été fait dans la continuité du Toro. Il a été fait suffisamment large aussi, pour recevoir cette troisième voie.

Claude BERNET

Très bien. M. Denat.

Jean DENAT

Oui. Simplement, sur un sujet qui vient d'être évoqué...

Edouard PARANT

Revenons donc sur le chemin.

Jean DENAT

... puisque M. Parant a posé une question pour le Conseiller général qui s'exprimera en indiquant donc qu'il souhaite qu'il y ait effectivement ce raccordement pour un doublet de lignes. Il s'agit pour nous de fonctionnement à mode dégradé car nous rappelons que nous souhaitons que la gare centrale soit utilisée le plus longtemps possible pour le trafic des voyageurs et que nous souhaitons qu'il y ait une modernisation du cadencement notamment des TER entre Nîmes et Montpellier sur la ligne classique et donc pour nous, la priorité c'est que la ligne classique puisse donc supporter le trafic de voyageurs et qu'il y ait donc là une possibilité de robustesses supplémentaires à travers ce doublet de lignes. Voilà. Puis, je voudrais dire quand même - parce que j'ai omis de le dire tout à l'heure, c'est le cas lorsqu'on tient un propos improvisé - que même si effectivement le contournement Nîmes-Montpellier est bien parti, aujourd'hui, il reste encore un certain nombre de choses. J'ai rappelé que l'engagement du Conseiller général était conditionné à tout cela. Et donc, le financement n'est pas définitivement acquis. Aujourd'hui, le Conseiller général de l'Hérault n'a toujours pas donc donné le feu vert et puis également la Communauté d'agglomération de Nîmes qui s'exprime régulièrement sur le sujet n'a pour l'instant pas accordé le moindre rôle de financement au contournement Nîmes-Montpellier, mais ça ne saurait tarder.

Claude BERNET

Ici, heureusement, on n'est pas chargé des problèmes de financement.

Alors, M. Molinari, je vais vous donner la parole. Pendant que vous venez, je pense à la tribune. Voilà ! Très bien. Je vais rappeler que vous êtes le Secrétaire scientifique du GIR Maralpin qui est une association. Vous allez certainement nous expliquer mieux que moi ce que je pourrais faire. Vous êtes... même vous avez une carrière d'ingénieur au Commissariat d'énergie atomique mais on sait que le CEA, depuis longtemps, s'intéresse à bien d'autres choses que son noyau d'activité. Et donc, vous allez peut-être vous présenter en introduction de votre intervention.

Jacques MOLINARI

M. le Président, Mesdames, Messieurs. Oui, en effet, j'ai fondé avec quelques collègues un groupe de réflexion interdisciplinaire et transfrontalier qui rassemble des compétences et qui s'adonne à l'aménagement et à la réflexion sur l'aménagement du territoire du secteur Maralpin ; c'est-à-dire les Alpes de la mer. Et évidemment, en priorité à ce qui se passe sur la Côte d'Azur, sur la Riviera Ligure dans le Piémont et puis au-delà, en de ça chez vous.

Nous nous sommes constitués il y a plus de 12 ans maintenant. Et nous avons activement participé au sein même de la Commission, d'une commission particulière de débat public ou dans les nombreux débats publics qui se sont déroulés. Et je remercie le Président de m'avoir invité certes mais je le remercie surtout d'avoir retenu la ville d'Alès comme théâtre de cette réunion.

Pour quelles raisons Alès est le berceau du chemin de fer français et Alès est la capitale du bassin houiller des Cévennes ? Pour ceux qui ont la mémoire courte, je rappellerais que la reconstruction de la France, elle s'est faite avec les mineurs des environs, les mineurs des Cévennes. Et je pense qu'on doit à Alès ces égards en ce qui concerne l'aménagement du territoire parce que trop souvent, cet aménagement du territoire, pour autant qu'il y a eu aménagement, il s'est porté sur le littoral et je voudrais présenter les premières images.

Oui, les seuls territoires qui retiennent les attentions, ce sont en principe ceux du littoral.

Alors, cette image et la suivante montrent à quel point l'évolution de ce littoral est impressionnante. Elle est impressionnante et pour certains, on pourrait la qualifier de désastreuse. Ces planches ont été réalisées par des universitaires notamment dans le cadre de l'observatoire des territoires et de la métropolisation. Moi, j'invite tous ceux qui se posent des questions sur notre devenir à se documenter sur ces travaux qui malheureusement ne sont pas portés à la connaissance d'un large public.

La conséquence de cette consommation effrénée d'espaces, c'est évidemment lié au phénomène automobile, c'est aussi lié à l'anarchie qui a présidé à ces aménagements et ça a été favorisé par une gouvernance totalement émiettée à laquelle on remédie progressivement et imparfaitement par les communautés de communes et d'agglomérations dans le cadre des schémas collectifs d'aménagement du territoire.

Et qu'est-ce que cette situation génère ? Une multitude de déplacements locaux mais également de déplacements interrégionaux. Et ces questions-là, elles ne sont pas vraiment abordées dans le cadre de ce débat public comme elles n'ont pas été abordées dans le cadre des précédents débats publics, pourquoi ?

Les administrations ferroviaires, je reviens en arrière, excusez-moi. Les administrations ferroviaires, elles s'intéressent aux flux. Et là, vous avez une image impressionnante des flux routiers transfrontaliers, origine départ hors de France, qui traversent notre territoire et notamment le Languedoc-Roussillon.

Vous avez aussi une autre vision (pardonnez-moi, il faut que je revienne en arrière.) Vous avez aussi la vision de la SNCF et de RFF qui a prodigué, je n'ai malheureusement pas la carte sous les yeux, ces cartes isochroniques des déplacements. Comment le TGV raccourcit les distances ou raccourcit les temps ? Mais vous aurez tous remarqué que ces courbes isochrones, elles sont centrées sur Paris ; c'est-à-dire, comment on gagne du temps pour se rendre à Paris ? Mais est-ce que ça répond vraiment aux besoins des populations que traversent ces projets ?

On a invoqué des palliatifs pour le report modal, c'est le cabotage maritime. Ici, on n'en parle pas pour une bonne raison. C'est qu'on tient évidemment à transférer sur le rail les transits internationaux depuis la péninsule Ibérique jusqu'au reste de l'Europe. Mais on en parle des cabotages maritimes dans les Alpes maritimes, sur la côte d'Azur pour dire :

« Inutile de faire passer des trains de marchandises chez vous ». Vous avez vu pourtant qu'il passe 10 millions de tonnes chaque année à Vintimille. Inutile de faire... de penser à faire transiter des convois de fret dans les Alpes maritimes parce que c'est le cabotage qui va l'assurer. Tout ceci, nous pouvons affirmer que c'est infondé. Nous sommes une association transfrontalière. Parmi nos administrateurs, nous avons le responsable de l'Institut international de la communication à Gênes qui gère le cabotage maritime italien. Et je peux vous assurer que le cabotage maritime, ce n'est pas le moyen qui débarrassera les camions des autoroutes littorales.

Mais la question que nous nous posons, c'est celle de l'aménagement du territoire et il est bien que ce soient les Gardois qui la posent parce que tout n'est pas sur le littoral et il faudra trouver les moyens de maîtriser cet engouement pour le littoral, cette accumulation de résidences, cette multiplication des déplacements automobiles. Et la réflexion qu'on doit mener, elle doit se mener à l'échelle spatiale et non plus à l'échelle linéaire.

Alors, en fait, ces débats publics ont beaucoup d'intérêts. Ils permettent à chacun de venir s'exprimer. Mais ces débats publics, ce sont des débats qui sont centrés sur des infrastructures, je dirais sur des artères, centrés sur des tuyaux et des robinets mais qui laissent de côté l'organisme vivant qu'ils sont censés irriguer.

Et je prendrais pour exemple, l'exemple de l'Arc méditerranéen qui nous est donné par... Une initiative tout à fait récente qui est le projet transnational Arcomed. Bonne initiative, puisqu'elle consiste à reposer une liaison circumméditerranéenne ; très séduisante puisqu'elle se plaque sur les flux de transports routiers, elle se plaque également sur des échanges aux échelles interrégionales et elle est aussi caricaturale parce que la réflexion s'est portée essentiellement sur un itinéraire. Et elle fait apparaître quelque chose d'extrêmement intéressant. C'est que sur cet Arc méditerranéen, il y a eu une série de débats publics, une longue série de débats publics. Une longue série de débats publics, je commencerais par... le Mercantour, c'était avant le débat public mais il est nécessaire d'en parler. C'était la percée autoroutière dans le massif du Mercantour qui était censée assurer le transit des poids lourds entre la péninsule Ibérique et le Nord de l'Italie et dont dépendait le sort de la Côte d'Azur selon les élus niçois. Ce projet de percée effarant - un tunnel de 17 km - a été mis en pièce par malheureusement les accidents du Mont-Blanc et ceux du Saint-Gothard routiers. Et ce projet est mort-né. A succédé un projet de port, extension du port de Nice. Ce projet, il était tellement étriqué à l'échelle du débat d'un quartier du port que, évidemment, il a été plombé par ses auteurs, ses acteurs parce qu'on a mis aisément en lumière qu'on ne peut pas réfléchir sur l'extension du port de Nice sans tenir compte de l'extension du port de Monaco qui était en train de s'achever, sans tenir compte du port de Gênes, sans tenir compte du port de Savone, du port de Toulon et du port de Marseille.

C'est un défaut du débat public tel qu'on le connaît et il perdure. Vous avez le débat public, le grand triangle en hachuré illustre le débat sur la LVG Provence-Alpes-Côte d'Azur. Ensuite, vous avez le contournement de Nîmes-Montpellier, vous avez maintenant le présent débat public et puis vous avez Perpignan-Figueras qui n'a pas fait l'objet d'un débat public mais qui mérite qu'on s'y attarde.

Tout le long de cet Arc méditerranéen, les théories qui ont prévalu sont toutes contradictoires les unes avec les autres. Et je commencerais peut-être par Perpignan-Figueras. Perpignan-Figueras, il y a une parenthèse à ouvrir, c'est un projet participation publique/privée. Il s'est fait sans débat public à ma connaissance, je me trompe peut-être. Ce projet, il a été ficelé avec des entreprises privées espagnoles et françaises et s'est calé sur des caractéristiques un peu étonnantes. Elles ont même sidéré nos amis de la SNCF parce les

rampes qui ont été retenues, pour les rampes du franchissement qui ont été retenues, sont incompatibles avec les recommandations internationales. Pour les lignes de fret, les recommandations internationales recommandent un maximum de 12,5 ‰. Les pentes qui ont été retenues sont de 16,5 ‰ sur le versant français et de 18 ‰ sur le versant espagnol. On peut se demander pourquoi ? Les normes ne sont pas les mêmes d'un côté de l'autre. De toute façon, elles tarent, elles compromettent la capacité d'écoulement fret de ces sections. De l'autre côté, l'autre extrémité, à la traversée de la Côte d'Azur, nos amis de la SNCF et de RFF ont dit : « Il n'est pas question de songer à la mixité », parce que le fret, il ne passera pas là, il passera par Lyon ou Turin. Et puis, il n'y a pas tellement de nécessité de faire passer des trains de marchandises entre Marseille et Gênes. On se demande pourquoi ? D'autant que nos voisins Italiens, ils font un Terzo Valico, une quatrième ligne de traversée des Apennin Ligure, cette fois-ci à caractéristiques Alta velocità/Alta capacità.

Alors, je voudrais venir au projet de la Côte d'Azur parce qu'il est une excellente illustration de la manière dont les projets sont abordés.

Qu'est-ce qu'on nous a présenté ? Vous avez là (vous avez avancé le panneau) vous avez là un choix de scénario. Ils sont résumés en bas, un axe, 2 axes, 3 axes. Et puis un salmigondis de tracés. On se le dit c'est magnifique, il y a un a un choix merveilleux. Il va y avoir des débats intéressants. Mais ce que je peux vous dire c'est que parmi tous ces tracés, il n'y a pas le bon ; c'est-à-dire, il n'y a pas celui qui passe par Marseille, il n'y a pas celui qui passe par Toulon, il n'y a pas celui qui arrive à Nice et il n'y a pas la traversée de la Côte d'Azur jusqu'à l'Italie. Et je dis bien, ce n'est pas le bon parce que le bon, vous n'allez pas à attendre longtemps pour le connaître. Le bon tracé, c'est celui que nous ne sommes pas les seuls à avoir proposé mais que les Marseillais ont présenté, ont analysé d'une manière critique, avec un regard critique en démontrant que les évaluations de coût de la SNCF n'étaient pas tout à fait exactes. Il y a contentieux. Je veux dire par là qu'une présentation très séduisante des dossiers d'une très grande qualité - et là, je voudrais rendre hommage à RFF - les dossiers mis à disposition du public par RFF et la SNCF sont remarquables. Pour la LGV PACA, je ne me suis pas penché avec autant de détails sur cela mais ils me paraissent de même niveau ; c'est-à-dire que vous avez tous entre vos mains les éléments qui vous permettent de faire d'autres propositions que celles qui vous sont faites par RFF et SNCF. Et c'est ça que je veux vous dire.

Alors, pour avancer dans cette réflexion, on ne s'est pas contenté des études de la SNCF mais nous, nous connaissons bien ce qui se fait ailleurs et ce qui se fait notamment en Italie. Et là, j'y viens parce que, ce que je vais vous montrer, c'est extrêmement utile pour vous tous.

Voilà le nouveau réseau italien, grande ligne : « Alta velocità/Alta capacità ». Ce sont des lignes 300 km/h et qui sont mixtes, compatibles avec la mixité. Mais ce qui est intéressant, ce n'est pas tellement cette carte-là. Presque tout ce qui est en bleu est terminé ou quasiment terminé. Ce qui est intéressant, c'est cela. Alors, on ne peut pas détailler ce qui figurent sur cette carte mais vous devinez que sur les deux grands axes, les deux dorsales Nord-sud et Est-ouest, la ligne historique, la ligne ancienne est entrelacée avec la ligne nouvelle et ce que les Italiens qualifient presque de « quadruplamiento » ; c'est-à-dire quadruplement. Ce n'est pas vraiment un quadruplement mais les lignes passent, sont quelquefois fort éloignées ; les sections fort éloignées les unes des autres. Elles ont des caractéristiques différentes mais ce qui est important, c'est qu'elles sont ; elles constituent un réseau maillé avec un nombre de nœuds très important. Et chose encore plus important, ces nœuds sont dans les grandes villes et les gares de la ligne à grande vitesse sont au cœur

des villes. Alors, on se demande pourquoi ce genre de proposition n'a pas été fait par RFF et SNCF ? Nous avons une grande admiration pour les deux administrations ferroviaires. Les réalisations sont remarquables mais on reste un peu confiné à des dogmes qui se sont fondés avec la période pionnière de la SNCF ; c'est-à-dire la ligne à grande vitesse Paris-Lyon, quasiment sans arrêt et on est encore ligoté à cela.

Alors, ce que je voudrais c'est vous montrer ces gares. Ça c'est Turin, le nœud de Turin, gare souterraine. Le nœud de Florence, gare souterraine en cœur de ville. Et là, ce qui est important, c'est de savoir que c'est la ville de Florence, c'est la province de Florence. C'est la Région qui a imposé au chemin de fer italien que la gare soit au cœur de la ville historique. Alors qu'il y avait tout près, en bordure de la ville 2 grands parcs ferroviaires qui se prêtaient admirablement à l'implantation d'une gare et l'une des 2 était à proximité de l'aéroport. Les élus, les autorités ont dit : « Nous voulons la gare au centre de la ville ». Non seulement, ils ont imposé, ils ont obtenu la gare au centre de la ville et là, cerise sur le gâteau, une participation aux frais de réalisation de 2 lignes de tramway desservant la gare par les chemins de fer italiens.

Alors, je crois que vous avez là quelques éléments de réflexion vous aussi comme nous les avons eu pour LGV PACA. Nous avons dit : « Gares aux centres-villes ». Pourquoi gares aux centres-villes ? Mais tout simplement, ça nous est presque imposé par la Loi, il nous faut restructurer nos villes, il faut mettre fin à la consommation d'espace. Quel est le meilleur moyen sinon que de mettre - comme ont fait les Italiens - la gare au centre-ville pour bénéficier des dessertes urbaines et interurbaines qui rayonnent autour de ces gares. Ça résout le problème de Nîmes, celui de Montpellier, ben non, il s'agit de savoir comment on les relie.

Alors, j'en viens à un troisième paramètre. J'en viens à un troisième paramètre qui est celui des caractéristiques du matériel roulant. Alors, ça, c'est la gare de Bologne qui est en grand avancement, voilà. Cet abaque représente les mises en vitesse du matériel le plus performant ; c'est-à-dire le TGV Paris Est. Et vous avez le trait le plus sombre dans la partie haute ; le trait continu représente la mise en vitesse d'une rame TGV POS en palier. Les courbes plus basses sont en rampe de différentes pentes et en haut en descente, en pente descendante. Vous remarquez qu'il faut une quinzaine de kilomètres pour mettre en vitesse une rame à 300 à l'heure et il en faut à peu près autant pour la ralentir dans des conditions normales. Ces abaques nous ont été fournis par la Direction de l'ingénierie de la SNCF. Ils ne sont absolument pas contestables et surtout les plus récents. Autrement dit, quand on a 2 gares proches - et là j'en viens à l'exemple de la Côte d'Azur - si on a une gare à Cannes, Cannes la Bocca une autre à Nice distante de 30 km sur la ligne historique, on ne voit pas pourquoi on s'imposerait une vitesse de ligne de 270 km/h comme le proposait RFF. Cela n'a aucun sens. Vous faites, ce n'est pas un calcul compliqué, il n'y a aucune différence ou peut-être une minute, une minute et demi entre une ligne tracée à 200 à l'heure et une ligne tracée à 270 puisqu'il faut pour des trains d'arrêt général que seront nécessairement Cannes et Nice, il faut le temps de la mise en vitesse, le temps de ralentissement.

Ce raisonnement s'applique également à Toulon-Marseille mais il s'applique aussi à bon nombre de vos gares parce que si vous prenez le tableau des gares des centres-villes, de ce chapelet urbain, qui ponctuent tout l'arc languedocien, la plus grande distance est 50 km hein, toutes les autres sont proches. Alors la question se pose : veut-on ou ne veut-on pas desservir les villes ? Veut-on ou ne veut-on pas donner à notre territoire les moyens de se reconstruire, les moyens d'être mutuellement desservis parce qu'il ne s'agit pas seulement que d'être liés à Paris ou à Barcelone mais il faut aussi que les populations locales en

profitent. Et puis, j'ajouterais évidemment toutes les lignes de rabattement dont vous avez vu l'état de misère, hein. Quand on pense que pendant une bonne décennie, le sort de la France a dépendu des charbonnages du Gard.

Il faut aussi se projeter dans l'avenir. Il y a quelques jours, M. Yves Cousquer qui est venu à un des séminaires que nous avons organisés sur cette LGV PACA, M. Yves Cousquer qui est le responsable désigné par le Gouvernement pour prendre la décision finale sur la LGV PACA, nous a dit : « Mais il faut s'inscrire, il faut inscrire la réflexion de tous non pas à l'horizon 2020 mais à l'horizon 2040 » ; c'est-à-dire qu'il faut avoir une vision de grande ampleur parce que ces territoires évoluent, ils ont très mal évolué, il faut peut-être essayer de rattraper la chose. Et il faut peut-être construire la société de demain. Et manifestement, tout le monde est d'accord ici. C'est à partir de moyens de transport respectueux de l'environnement, bien sûr le chemin de fer.

Alors, je crois que le recadrage du projet il est tout à fait possible, il est d'autant plus possible que RFF lui-même a eu la probité et le courage de proposer cette version, ce scénario, vitesse 220 km/h pour les trains à grande vitesse et évidemment 120 à l'heure pour le fret, ça, ça va de soi. Tous les trains de fret ils sont calés, les trains modernes sur 120 à l'heure. Ce scénario, vous l'avez vous-même écrit dans le cahier d'acteurs et je lis, vous pourrez peut-être le lire aussi en même temps que moi. Alors ça, c'est intéressant, les vitesses adoptées pour la traversée de la gare de Bologne, alors en ordonnée vitesse de ligne et en abscisse les kilomètres. Vous voyez bien que la gare de Bologne, on ne va pas se casser la tête comme pratiquement tous les trains s'arrêtent en gare Bologne, eh bien la vitesse de traversée de la gare Bologne est allée sur 100 km/h. Et puis, comme la mise en vitesse nécessite un certain nombre de kilomètres, eh bien les caractéristiques de ligne sont calées par cran hein, jusqu'à atteindre les 300 km. Quel est l'avantage de ça ? C'est qu'on fait des économies colossales puisque, vitesse doit être réduite à l'arrivée en gare et ne monte en niveau à la sortie, il n'est pas la peine d'adopter des caractéristiques très coûteuses pour les très hautes vitesses. Ces caractéristiques, comme vous le savez, le rayon des courbes est proportionnel au carré de la vitesse, en réduisant les vitesses on réduit les rayons des courbes, on apporte de la flexibilité au tracé. De la même manière, on réduit les sections d'aire des tunnels, on fait des tunnels moins coûteux. On peut réduire presque de moitié la section d'aire d'un tunnel quand on passe de 300 km/h à 100 km/h. Ce n'est pas possible d'aller plus... ce n'est pas nécessaire d'aller plus vite là, eh bien, on adopte les caractéristiques. Ce qui fait qu'on arrive à moduler, en modulant la vitesse, on module aussi les coûts et en même temps, on répond à peu près à toutes les exigences des populations, des populations locales, des populations régionales et aussi des grands secteurs et de l'Arc méditerranéen. Alors, je crois que ce scénario, il ne reste plus qu'à l'afficher. Voilà.

Que dit RFF ? Le scénario à 220 km/h voyageurs, il raccourcit les tunnels, réduit les sections, abaisse leurs coûts, il rend la mixité possible. Il accroît la capacité de la ligne par amoindrissement des différentiels de vitesse. Ah non, attendez ! Je crois que ce n'est pas... oui, j'ai fait une erreur ce n'est pas le bon. Oui, c'est ça, voilà ! Le voici !

Ce scénario offre de bonnes capacités de report modal - c'est le deuxième alinéa - et une grande souplesse d'exploitation entre les deux lignes avec des gains de temps un peu moins importants. Vous avez vu que la différence n'est pas énorme.

La vitesse de circulation des trains, 220 km/h facilite le contournement des zones sensibles : villages, reliefs, zones naturelles. Ce n'est pas moi qui le dis, c'est RFF. Ce scénario permet le développement à long terme du fret et du TER ; la ligne nouvelle pouvant accueillir tous les types de trains. Et c'est ça l'argument le plus important pour nous sur la Côte d'Azur, la présence de ce véritable doublet de lignes facilite la gestion des situations perturbées. Je peux vous dire que dans les Alpes maritimes, des situations perturbées, il y en a

énormément. Il y a des éboulements, il y a des camions, des voitures qui dégringolent sur la voie ferrée et puis je dirais, il y aussi des suicides et ça ne vous étonnera pas.

Merci pour votre attention. Je crois que j'ai dit à peu près ce que je souhaitais dire. Mais oui, méfiez-vous du partenariat public-privé. Vous avez vu à quoi ça conduit avec le Perpignan-Figueras.

Claude BERNET

Merci beaucoup. J'ai laissé la salle vous applaudir. Je pense qu'il doit y avoir quelques réactions, quelques questions à la suite de l'exposé de M. Molinari. Donc Monsieur au micro n°3 là, peut-être ? Allez-y !

Philippe CLAUSSE

Ce n'est pas une réaction, c'est un papier que j'ai écrit et que je souhaiterais vous présenter.

Claude BERNET

Oui. Ecoutez, allez-y !

Philippe CLAUSSE

A moins qu'il y en a d'autres qui aient des réactions sur le discours précédent.

Claude BERNET

Oui ? Oui, d'accord. Vous parlerez après effectivement.

Intervenant

Vous me laissez la place, alors.

Claude BERNET

Non, non. Allez-y, allez-y Monsieur.

Dominique MUSSLIN

Délégué régional des sociétés françaises des urbanistes en Région Languedoc-Roussillon. Je voulais revenir sur l'exposé de Jacques Molinari sans être capable évidemment de le reprendre mais pour souligner un certain nombre d'aspects quand même, par rapport à l'impact de grosses infrastructures de ce type sur nos villes. Alors, trois points que je voulais souligner.

Le premier, c'est vrai que Jacques Molinari l'a rappelé. Nous avons beaucoup parlé d'artères dans ce débat et il est le premier à avoir parlé de je dirais puisqu'il a fait une métaphore du corps humain qui sont nos villes et je crois que c'est un point important en Languedoc-Roussillon en particulier, il l'a dit en PACA mais je crois que ça vaut aussi pour Languedoc-Roussillon, nous avons subi ; nos infrastructures et nos villes les ont subies. Et nous commençons seulement à nous rendre compte avec un certain nombre de temps de retard des effets pervers de nos autoroutes. Je rappelle juste que 40 % du trafic des autoroutes n'est jamais qu'un trafic quasiment urbain. Notre souhait en tant qu'urbanistes, c'est qu'on ne refasse pas avec un TGV - qui est probablement un très bel objet - les mêmes erreurs que nous avons fait par le passé quand dans les années 60, nous avons conçu les autoroutes qui ont désorganisé nos villes. Et je pense que ce n'est pas simplement les lotisseurs qui ont fait que nous avons aujourd'hui un étalement urbain extraordinaire et probablement que nous

sommes largement champions de France dans ce domaine, peut-être pas champions d'Europe mais pas loin puisque pour 1 % de croissance démographique, nous utilisons trois fois plus d'espaces que nécessaire et nos infrastructures en sont largement responsables. Et ce que nous nous souhaitons, c'est que le TGV ne fasse pas cet effet-là. Ça c'est un élément de constat.

Le deuxième élément, c'est qu'on s'aperçoit en particulier à travers cet exposé qu'il y a à nouveau une différence qualitative entre ce qui se passe en particulier à travers la Commission Cousquer, dans la Région PACA et mes collègues en Région PACA suivent attentivement ces travaux. Commission qui redécouvre l'intérêt de retrouver la ville pour les trains, y compris les trains à grande vitesse. Et malgré des débats assez houleux - la presse a fait l'écho de manifestations plus que symboliques d'ailleurs, en particulier à Aix - on retrouve des propos qui avaient été portés à la fois par mes collègues urbanistes et un certain nombre d'élus de Marseille, d'Aix et d'autres. Et on retrouve tout d'un coup, à travers une option qui n'était pas inscrite dans les schémas qui aient issus, après écoute du débat public, quelque chose qui trouve, qui nous permet d'avoir l'équilibre entre la gestion des villes et l'intervention sur les réseaux. Et de ce point de vue-là, qu'il s'agisse de PACA ou de Languedoc-Roussillon ; c'est-à-dire l'Arc méditerranéen, nous avons les mêmes effets pervers. Et nous espérons qu'en PACA, nous ne retrouvons pas les mêmes effets pervers et que grâce à la Commission Cousquer, les uns et les autres, en particulier RFF qui, effectivement, a fait un excellent travail, même si en PACA, ce travail est un peu dévié de part et d'autres, disons depuis une quinzaine d'années, RFF avait déjà profilé un projet qui est aujourd'hui un peu perturbé puisque le jeu politique est positif et fait que probablement nous retrouverons un TGV qui traversera les villes. Ça, c'est un élément. Et ce qui me semblerait important, c'est que vous preniez en compte, à travers en particulier l'exposé de Jacques Molinari, le fait qu'il n'y ait pas à nouveau un retard et que PACA ait un avancement significatif sur le lien qu'il y a entre le train et les villes et qu'en Languedoc-Roussillon, on soit un peu les parents pauvres du système. On a deux exemples aujourd'hui intéressants sur le territoire, probablement que la gare de Lyon Part-Dieu est encombrée mais c'est quand même un bel exemple. Et quand les lignes ont été conçues, ce n'était pas la gare rêvée. C'était bien la gare qui se trouve à l'aéroport qui est aujourd'hui très peu fréquentée en tout cas, on y passe très vite, on ne s'y arrête jamais. Et c'est la gare de la Part-Dieu qui fort heureusement est la gare emblématique de Lyon.

Un autre exemple qui était la conclusion d'un débat politique, c'est la gare de Lille Europe qui n'était pas prévue à l'origine puisque à l'époque, on a envisagé des gares à côté des aéroports. Fort heureusement, cette gare a permis de reconstruire à Lille un quartier d'envergure qui est aujourd'hui tout à fait intéressant.

Donc, ce qui nous semble important - nous en tant qu'urbanistes effectivement nous avons été attentifs à ce que l'aménagement urbain qui s'est fait un peu dans tous les sens dans la région a provoqué comme dégât sur nos territoires en particulier en matière d'étalement urbain et la plupart des grandes villes de notre territoire en sont les victimes - il nous semble important que ce qui est acquis quasiment aujourd'hui enfin demain, après-demain en Région PACA avec tous les débats effectivement qui s'ensuivront pour détailler les démarches, il nous semble important qu'en Languedoc-Roussillon, on ne s'y reprenne pas dans 3 ans pour rectifier le tir parce qu'on n'aura pris un temps de retard.

Donc, il nous semble important que votre Commission prenne en compte l'ensemble de ce débat sur l'Arc méditerranéen pour vous rapprocher de la Commission Cousquer et que vous en teniez compte et que RFF aussi puisse prendre en compte ces travaux qui soient

effectivement plus récents mais la Commission Cousquer n'est jamais que le résultat d'un conflit, pas d'un conflit interne mais d'un conflit entre un certain nombre d'acteurs locaux et des projets qui semblaient aux uns et autres invivables. Et on espère que cette - comment dire - cette accélération PACA puisse bénéficier de façon positive au Languedoc-Roussillon. Merci.

Claude BERNET

Merci. Pas de réaction. Ben, écoutez, on va passer la parole au micro n°3.

Philippe CLAUSSE

M. le Président, merci de me donner la parole. Philippe CLAUSSE, je suis élu au Conseil municipal de mon village, Bezouze à l'est de Nîmes.

Pour le projet de contournement de Nîmes et de Montpellier et en particulier la liaison à la ligne rive droite du Rhône, j'étais Vice-président de l'association intercommunale des riverains opposés au tracé T2 proposé par RFF pour le raccordement de la ligne fret, rive droite du Rhône et de la ligne nouvelle dont nous parlons ce soir.

Je voudrais rappeler les étapes du projet de liaison à la ligne rive droite du Rhône. Il a été proposé 4 tracés dont le tracé T2 qui passe dans les villages de Remoulins, Sernhac, Bezouze, Manduel et Redessan et le tracé A4 qui est une ligne mixte qui emprunte la ligne TGV actuelle entre Tézier et Manduel sans traverser aucun village. L'enquête publique sur l'ensemble du projet de contournement de Nîmes et Montpellier s'est étalée de novembre 2003 à mai 2004. Il a été envoyé à M. le Président de la Commission d'enquête publique de nombreux courriers de familles rejetant le tracé T2 et demandant d'écarter celui-ci des zones urbaines. La remise du rapport de la Commission d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique s'est faite le 22 mars 2004. La publication du décret d'utilité publique de ce contournement de Nîmes et Montpellier a eu lieu le 17 mai 2005.

La Commission d'enquête a émis un avis favorable pour l'ensemble du projet de contournement de Nîmes et Montpellier mais en même temps a souligné des incohérences du tracé T2, en particulier, des solutions proposées par RFF n'ont pas été suffisamment explorées. Ça c'est le rapport qui le dit. D'autres choix techniques apporteraient une meilleure réponse aux préoccupations de la population et de ses représentants. L'évaluation des coûts des diverses solutions n'a pas été correctement réalisée par RFF et enfin, l'impossibilité de dissocier le projet de raccordement de l'ensemble du projet est une anomalie.

Ce qui peut également être ajouté, le tracé T2 a été retenu par le Ministre du transport en décembre 2001 alors qu'il était combattu par toutes les collectivités locales concernées. Le tracé A4 de loin le plus rationnel a été retiré de l'étude d'impact, la grille d'analyse multicritère ne le présentant pas. Le critère facilité de réalisation du raccordement vers le centre de triage de Courbessac pris en compte à l'époque pour le tracé T2 n'est plus d'actualité puisque le centre est fermé. Le tracé T2 comporte 35 km alors que le tracé A4 pratiquement rectiligne comporte 16 km. Cette différence de 19 km provoque une forte augmentation des coûts d'exploitation. Le tracé T2 dégrade l'environnement et le cadre de vie de cette commune, ce qui représente 25.000 habitants, à cause en particulier d'impacts acoustiques. Le tracé T2 est une contrainte forte pour les projets d'urbanisation initiés par Nîmes Métropole et les perspectives d'aménagement et de développement du territoire à l'est de Nîmes. Les nuisances résultant du tracé T2 sont condamnées dans la Loi constitutionnelle relative à la charte de l'environnement en particulier dans son chapitre n°5.

L'avis favorable enfin émis par la Commission d'enquête a sorti d'un grand nombre de réserves techniques et sanitaires pour préserver la santé des populations mais contradictoires et suspects.

En conclusion, je voudrais simplement dire que RFF dans sa présentation du projet de contournement de Nîmes et Montpellier indique qu'il permettra le développement des trafics régionaux. Les objectifs donnés par RFF sont de soulager la ligne actuelle, de permettre un renforcement significatif des dessertes TER articulées avec les autres transports collectifs, de réduire enfin les nuisances aux centres-villes, diminution du nombre de circulations fret sur la ligne actuelle. La particularité technique, d'autre part, de ce contournement de Nîmes et Montpellier est la mixité ; c'est-à-dire la possibilité d'y faire voyager des TGV et des lignes marchandises. J'ai quatre questions à vous poser :

Pourquoi RFF n'applique-t-il pas ces objectifs et ces principes pour le raccordement de la ligne nouvelle à la ligne fret de la vallée du Rhône et ne privilégie donc pas le tracé A4 ?

Pourquoi RFF prive les habitants des localités situées à l'Est de Nîmes, de Tézier, Remoulins et Nîmes de desserte TER pour cause de ligne dédiée exclusivement au transport fret, choix du tracé T2 ?

Pourquoi enfin RFF réduit les nuisances en centres-villes et les accentue pour les 25.000 habitants des communes traversées par le tracé T2 et pourquoi RFF n'applique pas le principe de mixité pour le raccordement de la ligne nouvelle à la ligne fret rive droite du Rhône et donc ne privilégie-t-il pas le tracé A4 ?

Je vous remercie de votre attention. Merci M. Le Président.

Claude BERNET

Alors Monsieur, nous n'avons pas ici parmi toutes les personnes qui représentent RFF de spécialiste du CNM. Et donc, je ne pense pas que quelqu'un puisse répondre de façon précise à l'ensemble de vos quatre questions. Alors, je ne sais pas s'il y a des éléments partiels qui peuvent être apportés, ce que je vous propose c'est peut-être de déposer à notre secrétariat ici votre papier et nous ferons traiter le problème par écrit et on vous répondra rapidement comme on le fait pour l'ensemble des questions à moins qu'il n'y ait quelqu'un qui puisse nous répondre mais je ne pense pas que ce soit le cas. On aurait peut-être dû... d'ailleurs comme on l'avait fait à Nîmes, l'équipe CNM était venue, là ce n'est pas le cas et je suis un petit peu désolé qu'on ne puisse pas vous apporter de réponses techniques.

Monsieur, reprenez la parole.

Philippe CLAUSSE

Que signifie CNM ?

Claude BERNET

Pardon ?

Philippe CLAUSSE

Contournement Nîmes-Montpellier.

Claude BERNET

Oui, contournement Nîmes-Montpellier, excusez-moi je pratique malheureusement moi aussi la logomachie habituelle. Voilà. Contournement Nîmes-Montpellier, je sais que c'est un

projet différent du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan et c'est bien l'état actuel des choses, hein, M. Petit ? Voilà. D'accord.

Philippe CLAUSESE

Je me suis simplement permis de ce débat public pour présenter ces questions.

Claude BERNET

Vous avez raison...

Philippe CLAUSESE

Qui sont malgré tout reliées à la ligne Montpellier-Perpignan comme l'a dit précédemment certains intervenants.

Claude BERNET

On avait de toute façon, on a toujours, on a décidé de traiter par exemple dans le site Internet, on traite les questions relatives au CNM, contournement Nîmes-Montpellier parce qu'on considère que même s'il n'y a plus lieu à débat public sur le contournement Nîmes-Montpellier, ce sont tout de même deux projets qui sont connexes, qui ont des liens et comme on le voit particulièrement dans ces réunions gardoises. Voilà.

Est-ce que j'ai d'autres demandes de parole ? Alors au micro n°3, M. Louis Jean Artis ? Président de TGV Développement.

Louis-Jean ARTIS

Voilà. Merci, M. Le Président.

Bon, je tenais à intervenir ce soir quand même parce que j'ai pris quelques notes au fil des réunions. Tout d'abord comme l'a souligné M. Molinari, RFF a réalisé une excellente étude pour le projet Montpellier-Perpignan. L'étude est très bien faite, ce que je peux lui reprocher c'est une présentation très orientée, très tendancieuse au niveau de la synthèse grand public, exemple la capacité après 2020 dans les différents scénarii. Alors ça, c'est le point d'achoppement. La capacité résiduelle de la solution grande vitesse est donnée de 10 convois, de 10 sillons. Dix sillons qui ne prennent absolument pas en compte la capacité, la surcapacité pour les TGV mais uniquement pour les trains de fret éventuels.

Si on revoit ça dans une optique un petit peu différente, les différents scénarii n'entraînent pas le même report modal donc ils n'exigent pas le même nombre de sillons. Ce qui fait que la capacité réelle totale recalculée à partir de vos documents donne 146 trains sans tenir compte de la surcapacité TGV pour la solution A, 178 pour la solution B et pour la solution C. Evidemment, c'est moins spectaculaire.

Alors, quels sont les enjeux du fret parce que tout tourne un petit peu autour de cela ? Les enjeux de la grande vitesse, on les connaît. Les enjeux du fret, eh bien, ils sont les suivants : pour appliquer les décisions du Grenelle de l'environnement, il faut avoir un report modal atteignant 25 % du trafic du corridor. Donc, reporter de la route vers le fret, vers le fer, 25 % du corridor. Sur le Languedoc-Roussillon, il circule 150 millions de tonnes aujourd'hui et à l'échéance 2020, toutes les projections donnent 200 millions de tonnes. Ça veut dire qu'il faut que le fer soit en mesure d'écouler 50 millions de tonnes par an en 2020. C'est une capacité de 250 à 300 trains par jour de fret uniquement qui sont nécessaires. C'est totalement incompatible avec toutes les solutions proposées. Et en plus, cela compromet sérieusement tout développement potentiel du trafic TER.

Donc, on se fait un peu plaisir avec tout ça. On veut de la mixité, on veut ce qu'on veut ça. Ok ! Ça coûte très cher, personne n'a l'air de se poser la question du financement. Mais en réalité, on ne va pas répondre avec ces solutions à un report modal souhaitable à long terme pour le fret. On n'en a pas assez, on est très loin du compte. On cherche à récupérer 3 millions de tonnes supplémentaires, alors que dans le même temps, la route va en récupérer 48 ou 47 de plus. C'est absolument hors de propos si on croit dégager les trafics autoroutes avec des solutions au rabais et des solutions bâtarde du type mixité, on n'y est pas du tout. Voilà !

Alors, pour les volumes annoncés pour le fret, ils sont irréalistes aussi si on met en perspective l'évolution du fret SNCF depuis 15 ans. Il est en chute libre depuis 15 ans d'une année sur l'autre. Et ce que l'on évoque dans tous ces projets, ce sont des sillons. Absolument pas du trafic marchand, ça ne correspond qu'à des souhaits. Alors, croire que le fret viendra tout seul vers le rail, c'est la deuxième utopie du système.

Trois conditions à mon avis sont impératives et à l'avis de toute notre association, sont impératives bien qu'extérieures pour certaines à ce débat afin de reconquérir le fret pour le chemin de fer.

Premièrement, des décisions contraignantes des autorités nationales et européennes sont absolument indispensables pour viser à sortir le fret ferroviaire de sa non-compétitivité aujourd'hui. La taxe carbone est un peu visée dans mon propos et la prise en compte des coûts externes et d'infrastructures, qui n'est absolument pas assurée aujourd'hui par la route. Ce qui lui permet de faire des prix moitiés à ceux du chemin de fer.

Deuxièmement, deuxième condition, un dialogue social totalement rénové et modernisé au niveau des transporteurs ferroviaires, des exploitants ferroviaires, pour assurer la fiabilité nécessaire et que les chargeurs se retournent enfin un peu vers le rail.

Troisièmement, il y a aussi une autre cause, que les instances économiques locales ne tiennent pas le double langage auquel elles nous habituent maintenant très régulièrement en appelant à grand cri le développement du fret ferroviaire tout en détruisant systématiquement les conditions de ce retour.

J'en veux pour exemple en autres, la CCI de Carcassonne qui demande d'investir dans une coûteuse ligne mixte chez ses voisins plutôt que chez elle, puisqu'ils veulent une ligne rapide chez eux et qui a démonté toutes les installations ferroviaires qui irriguaient très correctement sa principale zone industrielle à La Bouriette.

Alors, il y a une autre notion pour laquelle la mixité nous paraît parfaitement douteuse, c'est la sécurité. Alors pour ceux qui étaient à Nissan, évidemment ils vont réentendre un discours que j'ai tenu. Mais dans la nuit du 20 mai dernier entre Tours et Bordeaux, à la hauteur... au sud d'Angoulême, il y a un train de fret qui a été percuté par le chargement d'un train croiseur qui engageait le gabarit et ceci dans le tunnel de Livernan qui mesure quand même 1.460 m. Donc, les dégâts sont importants sur le train, sur les trains, sur la voie aussi mais les dégâts humains se sont limités à un poignet cassé, celui du conducteur de la malheureuse motrice qui tirait le convoi tamponné.

Pensez que sur cette ligne, sur ce tronçon, les TGV sont autorisés à circuler à 160 km/h et au sud du tunnel ils prennent le 220 km/h sur la même ligne.

Imaginons le bilan humain si le tractopelle avait éventré un TGV dans le tunnel, alors que les déplacements de chargement sur les wagons malgré les précautions prises par les cheminots sont relativement fréquents, ça arrive et ça n'arrive pas que sur cette ligne-là.

Alors, il serait souhaitable que les tenants de cette mixité aussi inutile que dangereuse soient cités à comparaître dès le premier incident du genre pour mise en danger de la vie d'autrui par leurs aveuglements bornés sur la mixité. Voilà.

Alors, je pense qu'il faudrait imaginer rapidement des solutions réalistes et évolutives. La situation actuelle on l'a dit : trafic voyageur grande ligne en hausse rapide et importante et continue ; le fret est en baisse constante même si on doit absolument déplorer cet état de fait et faire tout pour que ça change.

Il faut donc ne pas investir sur des vœux pieux mais plutôt assurer, prévoir l'évolution favorable du fret et à ce titre, il faut préserver la possibilité de réaliser à long terme une troisième ligne carrément, entièrement dédiée au fret. C'est la seule qui permettra d'ailleurs de faire circuler 200 ou 300, 250 ou 300 trains de fret comme je l'ai évoqué au début si on veut respecter les préconisations du Grenelle de l'Environnement.

Alors pour cela, en deux mots, il faut différencier les zones sur lesquelles le tracé de la ligne nouvelle présente des pentes inférieures à 12,5 ‰, les préconisations internationales dans toutes ces sections qui sont relativement importantes déjà sur notre projet ; réserver les emprises pour deux voies supplémentaires et un merlon de séparation des flux pour éviter les interférences en cas d'incident.

Ces tronçons entre deux croisements des deux lignes du doublet peuvent être réalisés, même peuvent être équipés afin de soulager la traversée de certaines agglomérations. Pour les zones en pente supérieure à 12 ‰, il faudrait établir d'ores et déjà un projet de tracé distinct afin de ne pas additionner la complexité ou les exigences du trafic fret et puis de la grande vitesse. Et à ce moment-là, on pourra adopter des courbes de l'ordre de 900 m de rayon permettant des vitesses de 130-140 km/h suffisant pour le fret et des pentes limitées à 10 ou 12 ‰.

Ce tracé pourrait faire l'objet d'un PIG dans notre réflexion. Je sais que c'est très décrié mais ça permettrait de protéger de l'urbanisation rapide du Languedoc-Roussillon ces plateformes et je pense que c'est à étudier dès maintenant pour bénéficier de toutes les études environnementales relativement lourdes même, qui ont été réalisées pour la LGV. Par contre, sa réalisation pourrait être phasée en fonction de la croissance réelle du fret et un exemple en est la reprise d'un projet des années 1970 lorsqu'on a étudié la création du PRS de Narbonne qui prévoyait déjà un tracé fret partant de l'ouest de Coursan, traversant l'autoroute et allant se relier à la ligne actuelle au niveau de la nautique. Voilà. Mais à l'époque, c'était muni d'un faisceau d'escale pour soulager le triage de Narbonne dont les voies étaient trop courtes.

Voilà. Je vous remercie, excusez-moi d'avoir été un peu long.

Claude BERNET

Merci M. Le Président. Alors, je vais donner la parole à Edouard Parant qui voulait vous apporter une réponse notamment sur l'incident du 20 mai et qui nous intéresse aussi beaucoup parce que la Commission s'y est intéressée. Simplement, je voudrais simplement rappeler qu'il est 22h et que si je veux être fidèle à mes promesses, normalement nous devrions être pas loin de nous arrêter là. Donc, s'il y a encore une ou deux questions, on peut les prendre, qu'ils se préparent. Sinon, après l'intervention d'Edouard Parant, nous nous séparons provisoirement. Donc, M. le Chef de projet, c'est à vous.

Edouard PARANT

Alors, bonsoir M. Artis. Bon, ça fait dix fois que nous échangeons. Je me suis dit, ben, c'est bon ce coup-ci, il nous complimente.

Claude BERNET

La communication, c'est la répétition.

Edouard PARANT

Voilà. Non, non mais peut-être que ça marchera. Vous nous complimentez et puis après, vous nous dites qu'on vous propose des solutions bâtarde, au rabais, que nous sommes aveugles et bornés. Donc, finalement je me suis réjoui un peu tôt.

Alors, globalement je trouve qu'au moins ce débat public aura permis une chose, c'est que votre position évolue et finalement se rapproche un petit peu de celle de RFF, notamment sur la mixité, ce n'est plus quelque chose que vous excluez, notamment sur le fait qu'un financement est cher et donc on ne doit pas aller vers la course en avant, sur des solutions techniques à mettre en œuvre. Là, vous nous rejoignez également. Et puis un point également important que vous soulignez dans votre intervention, c'est que à partir du moment où on a des pentes, vouloir créer une première infrastructure TGV puis après faire du fret, eh bien ça n'a pas de sens sauf à créer la première infrastructure directement avec les bonnes pentes. Et bon, ce qui pose un problème et vous évoquez donc la solution d'un découplage éventuel des 2 lignes à terme. Donc, quelque part, on se rejoint au moins sur ces trois points-là.

Par contre, il y a... - je reviendrai sur le problème de sécurité - deux points que je voulais préciser concernant les objectifs du Grenelle de l'Environnement. L'objectif est bien de permettre qu'un quart des trafics transportés par la route soit reporté sur des modes alternatifs au mode routier. Donc l'ensemble des marchandises n'a pas forcément vocation à aller sur le rail, la part maritime ou fluviale doit y contribuer. Voilà.

Autre point que je voulais souligner, c'est quand vous dites que finalement nous raisonnons sur des sillons mais qu'on est totalement déconnecté des vrais flux de marchandises. Là, je suis obligé de vous contredire puisqu'en fait, le principe même d'estimation du nombre de trains qui circuleront en 2020 s'appuie à la base sur des modèles qui identifient des millions de tonnes de marchandises. Ces millions de tonnes de marchandises, ce qu'il faut bien comprendre, c'est qu'on les a ensuite traduits en termes d'origine-destination, où vont ces marchandises ? Où sont-elles émises ? Pour quel destinataire ? Comment à partir des règles de productivité, de la longueur des trains, du nombre de jours que ces trains circuleront dans l'année ? Eh bien, on peut définir un nombre de trains par jour et ce nombre de trains par jour après on le traduit en sillon en prenant des coefficients, combien nous réserve-t-on de trains et combien circulent effectivement de trains ?

Donc, vous voyez qu'on part bien de la base des marchandises, c'est quelque chose de concret et ça, ce sont des études qui s'intéressent aux marchandises qui transiteront et non pas des intentions et on le traduit bien en sillon mais le sillon est une réponse finale du processus d'étude.

Donc, finalement ce que je veux faire ressortir c'est que globalement ce n'est pas un souhait ou une intention ce que nous vous proposons puisque sinon si on raisonnait à partir d'une intention, on vous afficherait directement 50 millions de tonnes qui transitent par le rail. C'est ce qui a pu être fait il y a quelques années sur d'autres débats publics où on prenait des volumes de marchandises qui sont 2 voire 3 fois à ceux qui sont effectivement constatés aujourd'hui. Sur ce débat public-là, RFF n'a pas voulu aller vers de l'intention mais justement

vers de la prévision avec des possibilités de mener des tests de sensibilité mais qui, globalement, converge en termes de volume et donc de nombre de trains par jour. Donc globalement, on est ambitieux mais raisonnable. Et donc, je pense que c'est quelque chose qui apporte de la crédibilité finalement au projet que l'on souhaite porter au grand public.

Alors, revenons maintenant sur la question de la sécurité. La sécurité, c'est peut-être ce qui caractérise - et ça a été rappelé notamment par un certain nombre d'intervenants - le réseau ferroviaire français et ça doit rester un point qui nous singularise dans l'Europe ferroviaire.

Alors je vais passer la parole à Frédéric Delaborde qui va, un vous rappeler les principaux événements qui malheureusement ont fait des victimes en France au niveau ferroviaire. On va se rendre compte que ce n'est pas des incidents fret-passagers, ce n'est pas ceux-là qui ont créé des morts. Généralement, c'est le facteur humain. Et deuxièmement qui va souligner en quoi les dispositifs prévus dans le cadre d'une LGV mixte et que vous pourrez retrouver dans le dossier support, divergent et sont sécuritaires par rapport au cas que vous avez exposé du tunnel sur une ligne existante qui a des caractéristiques bien précises.

Frédéric DELABORDE

Alors, bonsoir. Alors, je vais revenir sur l'accident donc qui a eu lieu sur l'axe Tours - Bordeaux donc dans le tunnel de Livernan. Alors, c'est un axe donc comme vous l'avez précisé qui est circulé par des TGV, des trains de fret et des TER. On roule sur de nombreuses sections à 220 km/h, l'entraxe entre les deux voies sur cette section est de 3,67 m et au droit du tunnel de Livernan, on a un entraxe légèrement réduit de 3,50 m. Donc, et cet entraxe réduit limite la vitesse des TGV de 220 à 160 km/h.

Alors, par rapport aux dispositions qui ont été prises dans la concession de l'infrastructure nouvelle, alors on retrouve le schéma - dans la page 55 du dossier support - pour la ligne mixte à V300, on a un entraxe de 4,80 m entre les deux voies, donc à comparer au 3,50 m qu'on a sous le tunnel du Livernan ; c'est-à-dire que si on avait eu la même disposition, le croisement des deux trains de fret avec un entraxe de 4,80 m, on n'aurait certainement pas eu les mêmes conséquences en termes d'impact sur les circulations. Donc on le voit sur le croquis, le 4,80 donc c'est pour le scénario LGV mixte à 300. On a 4 m pour la ligne mixte mais à 220 km/h et 4,50 m pour la LGV purement voyageurs.

Alors sur l'accidentologie qu'on constate sur le réseau français depuis les années 80, quand on regarde les accidents les plus meurtriers sur le réseau - on en a à peu près une quinzaine - on a la moitié de ces accidents qui sont des collisions à des passages à niveau entre les trains, des TER, des trains grande ligne ou des trains de fret. Donc c'est lié en fait à la base à un non-respect de la signalisation routière. Le reste des accidents, on a des collisions, des nez à nez sur voie unique. On a eu le cas en 1985 sur la voie unique à Figeac. On a eu le cas récemment à la frontière luxembourgeoise à Zoufftgen entre un train de fret et un train de voyageurs qui ont été orientés par erreur sur la même voie. Mais des accidents qui impliquent les trains de fret, on en a très peu sur le réseau. Le plus ancien c'est Melun en 1988 où un train de fret n'a pas respecté une signalisation ferroviaire qu'il a grillé, en jargon un feu rouge, un carré et donc il s'est retrouvé en collision directe avec un train de voyageurs. Mais sinon, les autres accidents, ce n'est pas la mixité proprement dite qui en induit une accidentologie plus élevée, ce sont des phénomènes autres : une défaillance du matériel roulant, collision à un PN ou erreur humaine. Alors, voilà !

Alors un dernier point, les circulations TGV. En France, on a les TGV qui circulent sur les lignes dédiées, les LGV. On en a à peu près 1.850 km. Mais ces trains TGV, ils roulent aussi sur le réseau classique donc qui est mixte, TER et fret. Et ce réseau support des dessertes

TGV représente un linéaire de plus de 6.000 km. Donc, on a actuellement tous les jours des TGV qui croisent des trains de fret et des TER, je dirais en toute sécurité parce que le mode ferroviaire reste quand même l'un des modes de transport les plus sûrs au monde.

Claude BERNET

Alors, on reste sur cette notation peut-être optimiste. Il n'y a pas d'autres ? Si, il y a une demande de parole ? Monsieur au micro n°3.

Yannick LOUCHE

Oui, je serais bref.

Claude BERNET

Mais vous avez le temps.

Yannick LOUCHE

Yannick LOUCHE, élu du pays Grand-Combien en charge du développement durable donc au nord d'Alès. Donc, après tous ces propos de spécialistes, ça va sembler peut-être un peu léger ce que je vais dire mais d'une part, concernant l'exposé qu'a fait M. Molinari tout à l'heure, j'ai été très attentif notamment à la question des gares. Et je crois que pour les populations des zones rurales, des arrière-pays, qu'il faut revitaliser... l'important je crois et la meilleure façon aussi de les aider c'est qu'ils soient reliés aux centres des villes et que, quand ils veulent aller plus loin que... si on prend les Cévennes, plus loin que Nîmes ou Montpellier, que ce ne soit pas un parcours du combattant pour aller prendre un train à grande vitesse ; c'est-à-dire être obligé à un ou deux changements.

Donc la question de l'évolution de la gare de Nîmes notamment est une question qui ne concerne pas que les Nîmois mais qui concerne bien tous les gens de ce territoire. Au-delà de ça, ce que je voulais dire c'est que, des zones comme le pays Grand-Combien par exemple qui est au-delà d'Alès, ce qui l'intéresse aussi c'est le cadencement. Le cadencement entre les villes voisines parce que nous sommes, peut-être contre notre gré, mais nous sommes quand même des zones dortoirs et il faut que les gens aillent travailler la plupart du temps dans les villes voisines : Alès, Nîmes voire au-delà. Et donc, tout ce qui se fait nous sur les grands axes et qui peut avoir un effet sur la circulation des axes secondaires ait donc un effet sur le cadencement... Bon, il y a un progrès avec le projet de viaduc à Nîmes, donc on espère que derrière ça, le cadencement va s'améliorer sur Alès mais au-delà d'Alès.

La question des lignes qui vont donc plus loin qu'à Alès, il en a été question tout à l'heure, on a parlé de la ligne jusqu'à Clermont ou de la ligne Alès-Bessèges, effectivement, la ligne Alès-Clermont qui traverse le territoire grand-combien. On considère d'une part qu'elle est essentielle pour un développement à venir et qu'il faut absolument la garder mais qu'il faut aussi la moderniser et qu'actuellement, elle est sous-utilisée. Alors, j'ai entendu des sommes, je ne sais pas bien ce que ça représente parce que je ne sais pas combien coûtent exactement les travaux sur une ligne. Parfois les sommes paraissent importantes et en fait, c'est peu de travaux derrière mais... Il est peut-être dommage de mettre de l'argent sur cette ligne si on ne l'utilise pas mieux. Je crois que l'objectif, c'est de l'utiliser mieux, notamment pour le fret. Est-ce que cette ligne qui est sous-utilisée ne pourrait pas être mieux utilisée notamment par le fret ?

Et puis, il y a aussi, je crois des cohérences à travailler en fonction des perspectives qu'on se fixe sur ce territoire cévenol. Bon, je parle par exemple en termes économiques, la Région

dans une politique volontariste veut participer à réindustrialiser le nord de ce bassin minier. Il y a par exemple un parc régional d'activités sur la Grand-Combe qui est en préparation y compris une part d'activités vouées aux éco-industries avec une approche écologique d'écologie industrielle. Il serait incohérent... et la ligne Nîmes-Clermont passe sur ces terrains, il serait incohérent de ne pas penser à valoriser le transport ferroviaire dans ce contexte-là.

D'autre part, bon, au-delà de la Grand-Combe, c'est le parc national des Cévennes qui a prétention aujourd'hui à être reconnu au titre du patrimoine mondial, l'UNESCO. Donc, un parc national qui a cette ambition-là, il est traversé... alors il est desservi essentiellement par une nationale qui porte le numéro 206 mais qui n'a que le nom de nationale mais pas forcément la caractéristique puisque il y a des endroits chez nous où 2 camions ne se croisent pas sur la nationale. Et donc, vouloir valoriser avec autant d'ambition ce territoire sachant qu'il y a une nationale qui ne pourra pas tout au moins dans l'état où elle est, il y a des difficultés à l'améliorer à certains endroits. En plus d'une zone où on veut être exemplaire en termes de protection de l'environnement, de la biodiversité. Je crois que la carte du train à ce titre-là puisqu'il traverse aussi ce territoire du sud au nord en partie, la carte du train est importante. Donc, c'est un petit plaidoyer supplémentaire pour la ligne Nîmes-Clermont. Voilà !

Je crois qu'il faut absolument... alors on a dit : « On continue, on y fait des travaux ». Je crois que l'ambition elle n'est pas à la hauteur de ce qu'on veut faire sur ce territoire en termes de dessertes ferroviaires. On veut aussi au niveau économique, au titre de l'environnement aussi, relancer la filière au bois puisque c'est un énorme massif forestier cette région. Et donc là aussi, il va y avoir du fret - je dirais de plus courte distance - mais du fret à organiser. Je crois qu'il faut réfléchir à tout cela. Et j'en terminerai en disant que si mes souvenirs sont bons, le premier vrai journal qui a existé dans la Région alsacienne c'était en, je crois en 1840, il s'appelait « Le wagon ». En référence au premier train qui a été mis en place pour amener le charbon de la Grand-Combe vers le Rhône. Alors, si nous avons eu les premiers wagons, on aimerait ne pas avoir les derniers trains. Merci.

Claude BERNET

Bon, je crois que les applaudissements sanctionnent bien cette intervention. On va s'arrêter là. Vous avez été 13 à vous exprimer aujourd'hui dans ce délai. Je voudrais simplement faire une chose que je ne fais pas à l'habitude, c'est apporter une toute petite conclusion.

Je trouve que l'intervention de Jacques Molinari, les interventions qui ont eu lieu autour de cette intervention et notamment la dernière nous appellent tout de même à une réflexion ; c'est-à-dire que sur l'idée que : faut-il construire cette ligne ? Bon, il y a des réponses qui sont apportées dans le cadre du débat public. Alors cher ami Molinari, moi je réponds à la question qu'on me pose qui est sur la ligne. Mais parce que c'est la loi de 2002 sur le débat public qui est comme ça. Mais je crois que... et ça a été dit plusieurs fois dans ce débat notamment par exemple, par Alain Marguerit qui est un paysagiste à la réunion de Pézenas, il paraît tout de même important que l'éventualité de création de cette ligne soit tout de même l'objet d'une grosse réflexion de territoire, d'aménagement du territoire autour notamment, déjà en matière de transport, je dirais de l'environnement de transport autour de cette ligne TGV. Moi, je ne suis pas sûr qu'on puisse d'ailleurs opposer TGV et ligne secondaire parce qu'en réalité, il y a aussi un phénomène qui est assez classique ; c'est que la qualité des liaisons, des grandes liaisons, de la qualité des grandes liaisons dépend aussi peut-être la fréquentation des petites qui sont en quelque sorte des lignes d'apport.

Voilà. Bon, ici on pourrait en parler longuement mais ce n'est pas le moment à cette heure-ci et mon opinion n'intéresse personne. Mais simplement, nous avons de plus en plus au sein de la Commission, l'idée qu'il faut penser cette ligne en termes d'aménagement du territoire. Il y a plein de questions qui se posent, il y a celles qui se posent ici, il y a d'autres qui se posent au sud de la Région où tout de même, il est en train de se passer quelque chose tout de même de très important, c'est que le grand voisin Catalan est en train de changer complètement de braquet. Il y a donc toute une série de questions à se poser et je pense qu'ici, ce soir, modestement nous étions une soixantaine, eh bien, nous avons peut-être commencé à engager cette réflexion. Et je tiens à vous en remercier et à vous souhaiter une bonne fin de soirée.