

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

cndp
Commission
particulière

du débat public

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan



Compte rendu du **débat public**

3 mars-3 juillet 2009



www.debatpublic-lnmp.org



Conformément à l'article 7 alinéa V du décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public, le président de la commission particulière du débat public constituée pour le projet de ligne ferroviaire nouvelle MONTPELLIER-PERPIGNAN a établi le compte rendu suivant du débat public conduit entre le 3 mars et le 3 juillet 2009

Sommaire



INTRODUCTION	7
L'ORGANISATION ET LE DÉROULEMENT DU DÉBAT	8
1- la préparation du débat	8
1-1 la saisine de la commission nationale du débat public	8
1-2 l'installation de la commission particulière du débat public	8
la commission particulière	8
le secrétariat général	9
1-3 le choix des prestataires	9
1-4 la mise au point du dossier support	10
1-5 la programmation des réunions publiques	12
1-6 la mise en place du site internet	12
1-7 les contacts avec les acteurs institutionnels ou associatifs du débat public	13
1-8 deux nouveaux espaces pour le débat	13
le débat public transfrontalier	13
le débat public en milieu universitaire et scolaire	13
1-9 les premières actions de communication	14
1-10 un million de dossiers dans les boîtes à lettres	14
1-11 la campagne d'affichage et d'annonces de presse	14
1-12 un budget non entièrement consommé	15
2- un débat suivi	15
2-1 3 500 participants aux douze réunions publiques	15
2-2 3 142 demandes d'abonnement aux publications du débat, 1 988 questions et 669 avis	16
2-3 18 000 connexions au site internet	17
2-4 83 cahiers d'acteurs	17
2-5 600 articles ou sujets de presse	18

Sommaire



LES ENSEIGNEMENTS DU DÉBAT	19
3- le projet de ligne nouvelle suscite plus d'impatience que d'oppositions.....	19
3-1 une quasi-unanimité des responsables politiques, économiques, syndicaux et associatifs, et du public	19
l'emploi et le développement du territoire	20
le report modal	21
3-2 l'impatience, des élus et du public, est évidente	22
3-3 une opposition très minoritaire	23
4- les fonctionnalités : la mixité voyageurs/fret a plus convaincu que la spécialisation	24
4-1 le scénario d'aménagement de la ligne existante a été peu évoqué	25
4-2 le scénario grande vitesse voyageurs a de fermes partisans	25
4-3 les scénarios mixtes ont convaincu dans toutes les composantes de l'opinion	27
le scénario alliant grande vitesse et mixité l'emporte chez les élus et les responsables professionnels.	28
le scénario de mixité à 220 km/h rallie les militants écologistes, les syndicats et une partie du public.....	29
4-4 les évolutions intervenues au cours du débat.	30
5- l'insertion de la ligne sur le territoire : couloirs de passage et points sensibles.....	32
5-1 le couloir Sud est préféré au couloir Nord	32
5-2 protéger les espaces naturels, le patrimoine et la biodiversité	33
5-3 ne pas aggraver les effets des inondations	34
5-4 prévenir le bruit	35
5-5 protéger la viticulture de qualité.....	36



6- des gares, centrales ou nouvelles, mais accessibles et intégrées dans les projets urbains . . .	37
6-1 la création d'une gare ne s'impose techniquement qu'à Montpellier	38
6-2 à Perpignan, une nouvelle gare n'est pas envisagée, à l'échéance du projet	38
6-3 à Béziers, Narbonne et Nîmes, les choix restent ouverts	39
les réalités de l'exploitation sont bien perçues	39
le débat est dominé par 3 attitudes	40
7- la ligne nouvelle dans le réseau régional et interrégional	42
7-1 la ligne TGV Toulouse-Narbonne	42
7-2 la ligne actuelle et le réseau régional	43
7-3 la période de chantier	44
8- les éclairages sur le financement	44

CONCLUSION	47
-----------------------------	----

ANNEXES	49
--------------------------	----

Lettre de saisine de la CNDP	50
Liste des réunions publiques	51
Liste des experts	52
Liste des réunions d'acteurs	53
Liste des cahiers d'acteurs	54
Tableau budgétaire	57
Carte de l'aire d'étude	58



Les textes cités dans ce compte rendu
(verbatim des réunions publiques, cahiers d'acteurs, avis,
questions et réponses, ces derniers numérotés),
sont consultables sur le site internet du débat public (www.debatpublic-lnmp.org),
qui restera en ligne une année au moins après la clôture du débat (3 juillet 2009),
et sera archivé par la Commission nationale du débat public,
dont l'adresse figure en dernière page.

Introduction



La relance du projet de construction d'une seconde ligne ferroviaire entre Montpellier et Perpignan est l'une des conséquences de la révision fondamentale des politiques publiques qu'a entraîné, en octobre 2007, le Grenelle de l'environnement.

L'impératif de réduction des gaz à effet de serre (GES), et la part importante du transport routier (camions et véhicules légers) dans leur émission en France, ont conduit le législateur, dans le projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, à favoriser le « report modal » (report du transport automobile de passagers et de fret vers des transports moins générateurs de GES), sous toutes ses formes.

A cet effet, le Gouvernement, dans le projet de loi « Grenelle I », a proposé au Parlement la réalisation de lignes ferroviaires nouvelles, « pouvant notamment comporter le projet Montpellier Perpignan ».

Ce projet n'était pas nouveau, puisqu'il avait été étudié, dans la continuité du TGV Méditerranée, au point de faire l'objet d'un tracé précisément défini (bande de 100 mètres) approuvé par décision ministérielle du 9 mai 1995, puis qualifié en 2000 de Projet d'intérêt général. Ce tracé, prévu, dans ses pentes notamment, pour une ligne à grande vitesse empruntée par les seuls trains de voyageurs, ne paraît pas adapté au transport de fret, donc à une utilisation mixte voyageurs et fret.

Enfin l'itinéraire Montpellier-Perpignan est encadré, au Nord, par le contournement Nîmes-Montpellier, en cours de réalisation, lui-même relié au TGV Méditerranée en vallée du Rhône, et, au Sud, par la traversée frontalière Perpignan-Figueras, terminée le 17 février 2009, et reliée au futur itinéraire Figueras-Barcelone. Ces tronçons constituent, au sein du réseau européen de transports arrêté par décision du 24 avril 2004, des éléments de l'axe à grande vitesse Sud-Ouest de l'Europe (axe n° 3).



L'organisation et

le déroulement du débat



1- LA PRÉPARATION DU DÉBAT

1-1 la saisine de la commission nationale du débat public

Les études réalisées par Réseau ferré de France (RFF) sur ce projet permettaient de lancer immédiatement le débat public. C'est pourquoi RFF a pu saisir en ce sens, par lettre du 4 août 2008 (jointe en annexe), la commission nationale du débat public.

Dans sa séance du 3 septembre, la CNDP a décidé que l'importance du projet justifiait un débat public, qu'elle organiserait elle-même, en constituant une commission particulière (CPDP), dont elle a confié la présidence à Claude Bernet, ancien directeur d'administration centrale, qui avait, en 2007-2008, présidé la commission particulière constituée pour le débat public relatif au projet de contournement autoroutier de Toulouse.

1-2 l'installation de la commission particulière du débat public

La nécessité d'achever le débat public pour le 3 juillet 2009 a conduit à une mise en place rapide des acteurs et des moyens du débat.

la commission particulière

Sur la proposition de Claude Bernet, la CNDP a approuvé dans sa séance du 1er octobre, la composition suivante de la commission particulière :

- **Chantal Sayaret**, ancienne élue locale au Havre, professeur de droit public,
- **Cécile Valverde**, ancienne élue locale à Auzeville (Haute Garonne), ancienne secrétaire générale d'un établissement d'enseignement supérieur agricole,
- **Didier Corot**, paysagiste DPLG, membre de la commission des sites du Var,
- **Claude-Sylvain Lopez**, membre de la CNDP, ancien président de Tribunal administratif,
- **Jean-Pierre Richer**, ancien préfet de région.

Ces personnes avaient préalablement accepté l'engagement d'indépendance et de neutralité qui s'impose aux membres des commissions de débat public.

La CPDP s'est réunie chaque quinzaine, pendant les 5 mois de préparation du débat (octobre 2008 à février 2009), ce qui a permis d'assurer la collégialité réelle de son fonctionnement. Sauf rares exceptions, ses membres ont assisté à toutes les réunions publiques, ainsi qu'à la séance de travail destinée à tirer les enseignements de la réunion précédente et à préparer la suivante.

La composition de la CPDP a fait l'objet de quelques critiques de la part du public, formulées sur le site du débat : ainsi, la question 1057 critique le fait qu'aucun délégué syndical cheminot ni aucun représentant des associations d'usagers ne figure parmi ses membres. La commission a répondu que son texte fondateur en fait précisément un organisme indépendant, des groupes sociaux comme d'autres parties prenantes.



D'autres remarques regrettaient l'absence d'un technicien du ferroviaire (question 1823), ou l'âge moyen relativement élevé des membres (avis 606).

Sur le premier point, la CPDP a répondu : « Si la mission de la commission consistait à donner un avis sur le mérite respectif des scénarios envisagés par le maître d'ouvrage il serait sans doute utile qu'elle compte en son sein des spécialistes des moyens de transports que vous mentionnez. Tel n'est pas le cas puisque son rôle est d'une part, de veiller à ce que le débat public ait lieu dans des conditions qui assurent une information complète et loyale du public et d'autre part, de recenser les opinions qui se sont exprimées et d'en faire la synthèse. Dans ce contexte, les compétences techniques auxquelles vous vous référez ne constitueraient certes pas un handicap, mais on peut soutenir que d'autres profils d'hommes ou de femmes qui ont un regard neuf sur le projet et qui ne peuvent être suspectés de privilégier des entreprises auxquelles ils ont appartenu au cours de leur vie professionnelle peuvent aussi assurer cette mission, d'autant que rien n'interdit aux techniciens quels qu'ils soient, de s'exprimer dans le cadre du débat public ».

Sur l'âge de ses membres, la CPDP a répondu que leurs obligations de participation ne sont, malheureusement, guère compatibles avec l'emploi du temps d'une personne jeune ayant une activité professionnelle exigeante.

le secrétariat général

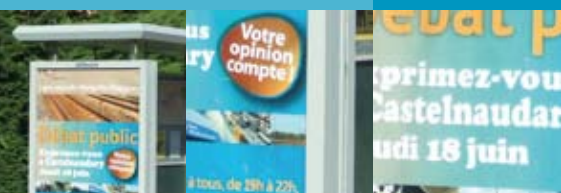
Le fonctionnement de la CPDP a été assuré, dès le 1er octobre, par une secrétaire générale, Audrey Wu, qui avait exercé les mêmes fonctions dans le débat consacré au contournement autoroutier de Toulouse, et celles d'adjointe aux secrétaires généraux des débats relatifs aux projets de ligne à grande vitesse Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse. Elle a recruté immédiatement une assistante, Nathalie Deshayes, qui a formé avec elle une équipe particulièrement efficace, pour le plus grand bénéfice de la commission.

La direction régionale de RFF a facilité l'installation de la CPDP en lui signalant plusieurs propositions de locaux. Le choix s'est porté sur le mieux disant en termes de coût, qui offrait des bureaux fonctionnels, sur une ligne de tramway reliant la gare, le centre ville, et le siège de RFF. Dès le 6 octobre, la CPDP s'installait dans ces locaux.

1-3 le choix des prestataires

Il a été réalisé en conformité avec la réglementation des marchés applicable à Réseau ferré de France ; deux appels d'offres ont été lancés le 17 novembre par la direction régionale de RFF, en accord avec la CPDP, l'un pour la communication, distinguant un lot conseil-conception et un lot fabrication-imprimerie, l'autre pour la logistique des réunions publiques. Les choix ont été effectués le 15 décembre, par la commission d'appel d'offres, sous la présidence effective du président de la CPDP.

Le premier a été remporté par une entreprise moyenne montpelliéraine, CREATOM, et un routeur basé à Millau, Routage Service, le second par un organisateur d'événements toulousain, CDV-événements.



Il est possible de dire aujourd'hui que ces prestataires ont pleinement rempli les objectifs qui leur avaient été fixés. La commission tient à rendre hommage à leurs qualités professionnelles et à leur engagement, ainsi qu'à l'esprit de coopération qui a caractérisé l'équipe de RFF.

1-4 la mise au point du dossier support

L'équipe projet de RFF disposait, pour préparer le dossier support du débat, d'un riche ensemble de données, que l'on retrouve dans le dossier de saisine de la CNDP, ainsi que dans les études préalables, figurant aujourd'hui sur le site.

Elle avait conduit les études préalables en étroite concertation avec les collectivités territoriales et les services de l'Etat (directions régionales de l'équipement et de l'environnement), ainsi qu'avec les représentants des entreprises (chambres consulaires), des salariés (syndicats) et des associations de défense et de promotion de l'environnement. Elle avait ainsi pu mesurer les attentes de ces partenaires et construire une relation de confiance avec eux. Ce cheminement lui avait aussi permis de simplifier la problématique du débat, en écartant des scénarios suscitant des oppositions radicales (ex : couloir de passage ouest, interne aux Corbières entre Narbonne et Perpignan).

Il lui fallait néanmoins intégrer ces données relativement complexes dans un dossier qui fût à la fois complet, loyal, bien sûr, et accessible au plus grand nombre, ceci dans un délai assez bref, car RFF souhaitait pouvoir soumettre le document à la concertation de ses partenaires le 15 décembre.

La commission, pour préparer l'examen du dossier par la CNDP, prévu le 4 février, a tenu avec le directeur régional et l'équipe projet de RFF sept séances de travail, dont une visite de terrain de deux jours. Dans une lettre adressée le 28 novembre au maître d'ouvrage, reproduite ci-après, la commission a énuméré les informations qui devraient impérativement figurer au dossier support :

- « les options déjà prises en faveur de la mixité ou de la spécialisation des fonctionnalités, sur les tronçons connexes (TGV Méditerranée, Contournement Nîmes-Montpellier, Perpignan-Figueras-Barcelone),
- exprimées en termes simples, les données de géographie physique, de technologie de la traction, et de technologie de la circulation ferroviaire, qui commandent la « cohabitation » de trains rapides et lents sur une même voie,
- les trafics prévisibles (passagers, fret) compte tenu des évolutions démographique, économiques et sociales, de la région, de son environnement immédiat (axe rhodanien, Catalogne, Aragon, grand Sud-Ouest, PACA et Italie du Nord etc) et de son environnement plus large (liaisons Nord-Sud en Europe, Nord Méditerranée) ; il va de soi que les données fournies doivent être assorties de leur indication d'origine, et que la méthodologie selon laquelle elles ont été élaborées doit être expliquée dans le dossier, ou à tout le moins, explicable au cours du débat. Si RFF reprenait à son compte les prévisions de la SNCF, il serait souhaitable qu'il expose les raisons qui l'ont conduit à les valider.



L'organisation et le déroulement du débat

- les scénarios proposés par le maître d'ouvrage, et les raisons de son choix, en veillant à éviter la confusion entre services attendus et scénarios (qui marque le dossier de saisine),
- les couloirs de passage proposés ; il paraît à cet égard indispensable que le tracé du projet de 1995, inscrit dans un Programme d'intérêt général, figure dans le dossier,
- le devenir de la ligne existante (liaisons régionales ? fret ?),
- les perspectives de services ferroviaires (grandes lignes, régional, fret), notamment les perspectives de desserte de la région (cadences, arrêts, liaisons avec Paris, Barcelone, Lyon, l'Italie, le Nord de l'Europe, etc.),
- les effets de la ligne nouvelle éventuelle sur la desserte des agglomérations non reliées par la ligne (hauts pays, littoral),
- les effets des différents types de gares sur l'évolution des agglomérations,
- les effets des différentes solutions, et de leurs substituts éventuels (autoroute notamment) sur les émissions de gaz carbonique, et donc sur le réchauffement climatique (Bilan carbone),
- les sensibilités environnementales et les effets des différentes solutions et de leurs substituts (autoroute notamment) sur la qualité de vie : nuisances imposées aux populations, inondabilité, effets sur les paysages, les espaces naturels et les sites ; une attention particulière devrait être portée au bruit et à la lutte anti-bruit, ainsi qu'aux émissions polluantes,
- les coûts comparés des différentes solutions, et leur caractère finançable (parts usagers/contribuables, nationaux, locaux, européens) ».

Le dossier, prenant en compte les observations qui précèdent, a été confirmé dans sa vocation de dossier support par la Commission nationale du débat public réunie le 4 février.

Il a été distribué le 3 mars, et, depuis lors, est accessible sur le site de la CPDP www.debatpublic-lnmp.org ; il est accompagné, sur le site, par de nombreuses études, également téléchargeables.

Ce dossier a été peu critiqué dans les réunions publiques comme dans les messages adressés à la commission : si l'auteur de l'avis 546 écrit : « Merci d'avoir mis en ligne de quoi réfléchir et se faire une opinion », une critique justifiée a été formulée à travers la question 600, qui s'étonne de la publication, dans le dossier, des coûts valeur début 2006, c'est-à-dire assez anciens, alors que, quelques semaines plus tard, à l'ouverture du débat, RFF communiquait oralement des chiffres actualisés - représentant une revalorisation de 13 % environ pour les trois scénarios



comportant une ligne nouvelle -. En réunions publiques, quelques intervenants ont abordé ce sujet (ex : verbatim Clermont-l'Hérault, p. 24).

On lira aussi avec intérêt l'avis 473, qui énumère par chapitres du dossier ses remarques critiques.

1-5 la programmation des réunions publiques

Douze réunions publiques ont été préparées, dans les huit principales villes de la région, qui sont également les agglomérations contributrices aux études préalables, donc aux dépenses du débat, et dans trois villes situées hors de la bande littorale, Pézenas, Clermont-l'Hérault et Alès.

Ces choix de localisation ont suscité peu de critiques durant le débat. Le maire de Toulouse, ainsi que le président du Conseil économique et social de Midi-Pyrénées, ont souhaité l'organisation d'une réunion publique dans cette ville, à un moment où la CPDP a estimé qu'il n'était plus possible de modifier le programme.

La réunion programmée à Carcassonne le 18 juin a été déplacée à Castelnaudary, située à quelques kilomètres, afin d'éviter toute interférence avec le scrutin consécutif à l'annulation par le Conseil d'Etat, le 29 mai, de l'élection municipale de Carcassonne.

La commission a évité de programmer toute réunion publique pendant les trois semaines de campagne pour les élections européennes, soit du 15 mai au 7 juin. Toutes les réunions ont été fixées au jeudi ou au mercredi soir, de 19 h à 22 h.

Ce calendrier a été notifié par lettre aux préfets, aux parlementaires, présidents de Conseils généraux et maires des communes concernées, et publié le 3 mars.

Chaque réunion a été conçue pour traiter l'ensemble du dossier, afin de respecter les attentes du public, qui veut s'exprimer sur ce qui l'intéresse. Cependant, la CPDP a annoncé qu'elle mettrait l'accent sur les problématiques propres à certains sites (ex : le bruit à Perpignan, les liens avec le Sud-Ouest à Narbonne, une gare nouvelle à Nîmes, la viticulture à Pézenas, etc.). Elle a invité des experts (dont la liste figure en annexe), spécialistes chevronnés ou jeunes enseignants chercheurs. Ils semblent avoir été appréciés du public pour les arguments et éclairages nouveaux qu'ils ont apportés dans le débat.

1-6 la mise en place du site internet

Elle a été très simplifiée par la mise à disposition d'un site type de débat public, défini par la CNDP, avec l'assistance de son prestataire ALEAUR. La commission a disposé de la nouvelle configuration du site, permettant un accès plus direct et aisé aux 3 fonctions qui intéressent prioritairement le public : s'informer (sur le projet, sur le débat), poser une question, donner son avis.





L'organisation et le déroulement du débat

Le prestataire a contribué à la préparation du débat, notamment en animant une réunion de formation à Montpellier, avec les futurs responsables des réponses au sein de RFF, et de la Direction régionale de l'Équipement.

1-7 les contacts avec les acteurs institutionnels ou associatifs du débat public

Le président a rencontré les préfets, puis les responsables des grandes collectivités territoriales concernées, la plupart avant la fin de 2008. Les chambres de commerce ont, pour la plupart, noué elles-mêmes le contact avec la CPDP, invitant la commission, avec le maître d'ouvrage, à des réunions préparatoires à l'élaboration de leur cahier d'acteurs.

L'accueil des élus a été ouvert, certains exposant immédiatement leur position, tous annonçant une participation active au débat.

1-8 deux nouveaux espaces pour le débat

Dans le cadre des orientations de la CNDP, la commission a voulu donner au débat deux aspects novateurs, d'une part un prolongement international, d'autre part une ouverture au milieu universitaire et scolaire.

le débat public transfrontalier

La nature même du projet, élément du réseau européen des transports, incitait à recueillir les avis des partenaires espagnols et plus particulièrement catalans.

Deux membres de la commission, le président et Cécile Valverde, se sont rendus à Madrid le 13 novembre et à Barcelone le 16 décembre, pour y rencontrer les autorités compétentes, Ministère de l'Équipement (Fomento) et Généralité de Catalogne. Ces rendez-vous, organisés par l'Ambassade et le Consul général de France à Barcelone, ont montré l'intérêt suscité par le projet, et par le débat public. La CPDP a invité les deux autorités, ainsi que les milieux économiques et sociaux, à venir s'exprimer dans le débat, en France, tandis que le Consul général recueillait leur accord pour organiser, non pas un débat public, peu concevable hors de France, mais une réunion sur invitations, à l'Institut Français de Barcelone (qui s'est tenue le 16 avril avec une centaine de participants représentatifs de l'économie et de la société catalanes, ainsi que des français de Catalogne).

le débat public en milieu universitaire et scolaire

Certains intervenants, les auteurs des questions 305 et 707 par exemple, ont appelé à l'organisation d'un débat parmi les étudiants et les lycéens, préoccupation qui est celle de la CNDP.

S'agissant de l'Université, la commission a répondu à l'invitation d'un groupe d'enseignants chercheurs de Montpellier III. Sa secrétaire générale a présenté le débat public à un groupe d'étudiants en aménagement du territoire, le 20 janvier.



Par ailleurs, la commission a proposé au Rectorat d'organiser quelques séances de travail avec des classes de lycées, ce qui a été fait les 11 et 13 mai, avec des élèves de Première des lycées Joliot-Curie de Sète et Arago de Perpignan. Préparés par leurs professeurs d'histoire-géographie, dont la commission tient à saluer le travail, ces élèves ont posé des questions pertinentes - sur le financement de l'infrastructure, par exemple -. Ils ont adopté des cahiers d'acteurs (voir plus loin, et sur le site internet), qui se prononcent clairement sur des options, après des débats solidement fondés, sur les données économiques et environnementales notamment.

Ce « débat universitaire » est resté modeste, puisqu'il n'a mobilisé que 150 à 200 lycéens et étudiants ; ce type de débat ne peut en effet se dérouler que dans le cadre des programmes d'histoire-géographie ou d'instruction civique, sous la direction pédagogique des enseignants, et sous l'autorité du Recteur.

1-9 les premières actions de communication

Le 8 octobre 2008, une conférence de presse a été organisée, avec l'aide efficace du service de communication de RFF, au Club de la presse de Montpellier, pour présenter le débat public en préparation, ainsi que les membres de la CPDP et l'équipe projet de RFF. Le préfet de région a tenu à participer à cet événement.

A la mi-février la commission a noué avec quelques uns des principaux médias, Midi Libre, France 3, France Bleu, la Gazette (hebdomadaire) des contacts destinés à préparer le lancement du débat, prévu le 3 mars : trois de ces quatre médias en ont tiré des « avant-papiers » très visibles, exposant de façon précise les problématiques du débat.



1-10 un million de dossiers dans les boîtes à lettres

Ainsi sensibilisés par les médias régionaux, les citoyens ont reçu dans leur boîte à lettres, la première semaine de mars, une documentation contenant la synthèse élaborée par le maître d'ouvrage (6 pages), et le premier numéro du « Journal du débat », édité par la CPDP, et contenant les indications pratiques pour participer au débat (calendrier des réunions publiques, adresses postale et internet, « carte T » permettant de recevoir le dossier complet, de s'abonner aux publications du débat, de poser une question ou d'émettre un avis en une dizaine de lignes).

1-11 la campagne d'affichage et d'annonces de presse

Pendant le débat, la commission a recouru à l'affichage urbain, notamment sur le réseau publicitaire des gares et dans des points très visibles (entrées de villes, stations de tramway, parkings publics, etc.). Pour augmenter la notoriété du débat, 800 « faces », c'est à dire affiches de format 2 et 1 mètres carrés ont été posées dans les villes sièges de réunions publiques, la semaine précédant la réunion ; par ailleurs, 400 affichettes de format A 3 ont été distribuées aux commerces de proximité et aux mairies. Le coût de cette campagne a été de 55 961 € HT.

De même, 43 annonces ont été passées dans les pages locales des quotidiens, ainsi que dans les hebdomadaires régionaux, avant les réunions publiques (coût : 36 346 €).



L'organisation et le déroulement du débat

Le visuel bleu et sable adopté par la CPDP a permis une bonne visibilité de cette campagne, dans la presse comme sur la voie publique.

1-12 un budget non entièrement consommé

Un montant de 1,7 million € avait été prévu pour le débat, qui, comme les autres études préalables, a été cofinancé par l'Etat (25 %), RFF (25 %), la Région (25 %) les départements du Gard, de l'Hérault, de l'Aude et des Pyrénées-Orientales, ainsi que les communautés d'agglomérations de Nîmes, Montpellier, Sète, Agde, Béziers, Narbonne, Perpignan et Carcassonne (ensemble 25 %).

Un montant de 1,220 million € a finalement été engagé, dont près de 712 000 € pour l'information du public, 265 000 € pour les réunions publiques et 242 000 € pour le fonctionnement de la CPDP (voir tableau en annexe).

Le coût du débat a suscité une dizaine de messages critiques. Ainsi, l'auteur de la question 640 critique le coût de l'envoi du dossier, et se demande « si les réponses seront dépouillées », et celui de la question 1710 critique le « luxe » de la brochure.

De même, l'auteur de l'avis 144 écrit : « les transports publics sont trop chers mais une nouvelle fois je constate que vous n'hésitez pas à démesurer les coûts de communication. Votre information-débat aurait pu être moins coûteuse, d'autant que nous, citoyens, savons que tout est joué d'avance ».

A la question 1320, portant sur le coût du débat, la commission a répondu : « Il est vrai que le coût du débat public n'est pas négligeable mais, d'une part, il faut le mettre en rapport avec le coût des travaux projetés qui selon les scénarios envisagés est estimé entre 2,4 et 5,9 milliards d'euros et d'autre part, avec l'importance que présente ce débat pour l'information des citoyens concernés et leur contribution à des décisions stratégiques capitales pour la région Languedoc-Roussillon et leur cadre de vie futur. ».

2- UN DÉBAT SUIVI

Le débat a été suivi, comme en témoignent plusieurs indicateurs :

2-1 3 500 participants aux douze réunions publiques

Environ 3 500 personnes ont assisté, la plupart du temps dans de bonnes conditions matérielles, aux réunions publiques : 4 à 500 dans les grandes villes (Montpellier, Béziers, Narbonne, Nîmes, etc.), 150 à 200 à Agde et Pézenas, 80 à Clermont-l'Hérault, 60 à Alès et Castelnaudary.



Une seule erreur d'appréciation a été faite, à Perpignan, où avait été choisie une salle trop petite (250 places) ce qui a obligé une partie de l'assistance à participer dans une salle attenante, avec des moyens vidéos, mais dans des conditions inconfortables.

Ces réunions n'ont été marquées par aucun incident. Une bonne écoute mutuelle a prévalu. Les seules tensions sont apparues lorsque l'abondance des intervenants créait des files d'attente aux micros.

Chaque réunion publique a permis à 15 à 25 personnes de prendre la parole (hors maître d'ouvrage et commission, bien entendu).

Les comptes rendus intégraux (verbatim) des réunions ont été publiés sur le site, dans un délai d'un mois après les réunions. Ils n'ont pas donné lieu, jusqu'ici, à critiques.

2-2 3 142 demandes d'abonnement aux publications du débat, 1 988 questions et 669 avis

Il y a eu 1 988 questions, 669 avis et contributions (hors cahiers d'acteurs) et 3 142 demandes d'abonnement aux publications (dossier complet, cahiers d'acteurs, journaux du débat 1 et 2, compte rendu et bilan final).

87 % des questions et 68 % des avis ont été formulés au moyen de la carte T annexée au dossier distribué début mars, qui constitue, par sa gratuité et sa simplicité d'utilisation, un outil très démocratique du débat.

Mais la carte T impose une saisie sur le logiciel, afin de rendre publiques la question et sa réponse ; dans les premiers jours du débat, où les cartes arrivaient au rythme de 2 à 300 par jour, il a été nécessaire de recruter jusqu'à deux assistantes supplémentaires en CDD. La commission tient à rendre hommage au travail accompli par l'équipe du secrétariat général tout au long du débat et de sa préparation.

Une semblable mobilisation a été nécessaire chez le maître d'ouvrage, qui a traité 96 % des questions, en raison de leur caractère technique, les autres relevant de la CPDP. Le délai d'un mois maximum pour la réponse a été tenu sauf pour 360 questions, parvenues dans les premiers jours du débat, que la CPDP a mis du temps à faire entrer dans la base de données.

Sur le fond, on observe parfois que les auteurs des avis et questions envoyées par courrier et internet, moins tenus par un certain conformisme de l'expression en public, expriment des idées différentes de celles qui dominent les réunions – ainsi l'opposition de principe à la création d'une deuxième ligne apparaît très peu en réunion publique et un peu plus fréquemment dans le courrier.



L'organisation et le déroulement du débat

Certains avis sont très élaborés, par une personne ou un groupe (ex : avis 683 du comité d'entreprise des transports en commun nîmois), d'autres sont très simples et très clairs (avis 676 pour le scénario voyageurs). Très rares ont été les textes peu compréhensibles, et la commission se réjouit de n'avoir eu à éliminer aucun texte pour son contenu illégal (diffamation, etc.).

2-3 18 000 connexions au site internet

Plus de 18 000 connexions ont été enregistrées, tandis que 94 000 pages étaient ouvertes. Le nombre de fichiers téléchargés, soit 373 000, est très important : le site a semblé t'il permis à ceux qui sont allés loin dans l'étude du projet de s'en procurer les données détaillées.

2-4 83 cahiers d'acteurs

La commission a reçu 83 cahiers d'acteurs (liste en annexe), dont

- 33 émanant de collectivités territoriales (la région, les 4 départements concernés, 25 communes et communautés),
- 5 d'institutions publiques catalanes (Généralité de Catalogne, Mairie de Barcelone) et de groupements transfrontaliers (villes, chambres de commerce),
- 15 d'institutions consulaires (chambres de commerce et d'industrie, et leurs groupements interrégionaux, aucun d'une chambre d'agriculture) et de groupements patronaux (CG PME, MEDEF, associations de chefs d'entreprises),
- 1 de la SNCF,
- 2 de partis politiques,
- 6 de syndicats ouvriers (CGT et CFDT),
- 19 d'associations ou groupements environnementaux, de consommateurs et d'usagers des transports,
- 2 de groupes de lycéens.

Le nombre total de réunions d'acteurs a été de 9 (liste en annexe), permettant à la commission et au maître d'ouvrage de rencontrer environ 500 personnes.

Comme il est fréquent, le débat a suscité une activité nouvelle des associations : ainsi, il s'est créé durant le débat une Coordination des associations pour des transports durables en Languedoc-Roussillon. Elle a tenu une réunion d'acteurs avec la commission, le 13 mai à Montpellier.

De même, l'avis 608 montre que le débat a été l'occasion, pour le Collectif pour l'aménagement de la vallée de l'Orb, de relancer une réflexion autour du projet.



L'organisation et le déroulement du débat

2-5 600 articles ou sujets de presse

L'intérêt de la presse pour le débat, net dès le démarrage, ne s'est jamais démenti, grâce à l'attention portée par le public au sujet, et au travail de l'équipe communication-presse de la commission, qui a montré un professionnalisme sans faille.

La conférence de presse de lancement tenue le 3 mars en présence du préfet de la Région Languedoc-Roussillon et du président de la commission nationale du débat public, a été couverte par une trentaine de journalistes.

Chaque réunion publique a été précédée d'avant papiers, relançant l'invitation, et d'interviews du président sur les radios locales, ou des web-télévisions.

Plus de 600 articles, sujets de radio ou télévision, ou « posts » de blogs, ont été publiés sur le débat. Les grands médias régionaux, Midi Libre, l'Indépendant, la Dépêche, France 3, la Gazette de Montpellier et celle de Nîmes, ont consacré de pleines pages, ou des sujets de journaux télévisés régionaux, aux grandes dates du débat (réunions d'ouverture et de clôture, réunions publiques dans leur bassin de recrutement). Il ne fait aucun doute que la presse a joué un rôle efficace pour l'affluence aux réunions, et pour leur qualité, en rappelant les enjeux du débat.



Les enseignements

du débat



Tout au long du débat, la commission a rappelé les 5 questions simples autour desquelles il s'ordonnait :

- 1 faut-il, ou non, construire une ligne nouvelle ?
- 2 avec quelles fonctionnalités : voyageurs seulement, ou mixité voyageurs et fret, et dans ce cas avec ou sans grande vitesse ?
- 3 par où passer (couloirs de passage) ? avec quelles précautions ?
- 4 en s'arrêtant dans les gares actuelles de centre ville, ou dans des gares nouvelles ?
- 5 avec quel financement ?

Le débat public a apporté des réponses à ces questions, certaines quasi unanimes (le principe de seconde ligne, les risques environnementaux à éviter), d'autres (mixité ou non, gares) plus marquées par la diversité.

Entre le début et la fin du débat, particulièrement lors de la réunion de clôture (25 juin, Montpellier), la commission a noté, sur le traitement du fret, notamment, et même sur les gares, une tendance de certains intervenants à tenir compte des arguments auxquels ils n'étaient pas sensibles au départ, pour envisager des solutions évolutives.

3- le projet de ligne nouvelle suscite plus d'impatience que d'oppositions

La commission, même si elle a dû s'en justifier parfois, a laissé ouvert jusqu'au bout le débat de principe : faut-il, ou non, construire une ligne nouvelle ?

Au terme de ce débat, il est clair que la réalisation de la ligne, même si elle n'est pas unanimement soutenue, l'est de façon très large, par des personnes et des institutions venant d'horizons très divers. Cependant, une minorité exprime des doutes ou des oppositions au projet, pour des raisons détaillées ci-après.

3-1 une quasi-unanimité des responsables politiques, économiques, syndicaux et associatifs, et du public

Plusieurs manifestations d'unanimité ont marqué le débat :

- l'adoption du cahier d'acteurs du Conseil régional à l'unanimité de cette assemblée (avril),
- l'accord obtenu le 24 mars sur un cahier d'acteurs unique de l'ensemble des collectivités territoriales participant au financement des études préalables,
- la déclaration du Sommet des villes pour la grande vitesse, signée le 5 mars par Barcelone, Béziers, Figueras, Gérone, Montpellier, Narbonne, Perpignan et Toulouse,
- enfin, le 6 mars, la déclaration commune des organisations syndicales catalanes (UGT, CCOO) et françaises (CGT, CFDT, FO, UNSA).



Dès la réunion publique d'ouverture, le 12 mars, à Montpellier, le vice-président du Conseil régional, chargé des transports, ancien ministre de l'Équipement, se prononçait avec force pour la réalisation la plus rapide possible de la seconde ligne : « L'idée qui est la nôtre c'est qu'il faut le faire, et il faut faire vite ». Il était rejoint par le président de la Chambre régionale de commerce et d'industrie, et par un représentant des syndicats CGT. Plusieurs intervenants de sensibilité écologiste, reconnaissant implicitement ou explicitement la nécessité de la ligne, centraient leur discours sur les modalités de sa réalisation.

Lors des réunions publiques qui ont suivi, presque tous les intervenants, élus, responsables associatifs ou citoyens, ont approuvé le principe de réalisation d'une nouvelle ligne.

Seules quelques personnes ont contesté son opportunité, à Sète (6 mai, verbatim, p. 23), ainsi que dans une réunion d'acteurs tenue le 13 mai à Montpellier avec des associations de défense de l'environnement et de promotion des transports publics.

De même, les messages parvenus à la commission, par courrier ou par internet, sont en grande majorité favorables à la seconde ligne, mais il se trouve plus de personnes opposées à ce principe qu'en réunions publiques (45 avis opposés, contre 294 favorables à la nouvelle ligne). On examinera plus loin la nature de leurs inquiétudes.

Cette quasi unanimité repose sur deux objectifs, le développement économique et le report modal, et sur un constat, qui tous deux sont privilégiés par l'opinion, au point de vouloir aller plus loin dans les ambitions.

l'emploi et le développement du territoire

La plupart des avis favorables au principe de la ligne nouvelle sont fondés sur la promotion de l'emploi dans une région au taux de chômage élevé, qui gagne au surplus 30 000 habitants chaque année, ainsi que sur l'ouverture vers l'Espagne, l'Italie et l'Europe. La mobilité des personnes et des biens est vécue comme une condition indispensable au développement économique et social. Cette motivation est encore plus forte au Sud-Ouest de la région (Béziers, Narbonne, Perpignan, département de l'Aude), qui se sent plus enclavé que le Nord (Montpellier, Nîmes).

Ces préoccupations peuvent s'inscrire dans une vision de l'avenir, comme celle des élèves de Première du lycée Arago de Perpignan, dont le cahier d'acteurs évoque l'ouverture sur une « eurorégion catalane », économique et culturelle, première étape d'une « future zone d'intégration euro méditerranéenne ».

Les acteurs espagnols et catalans, au premier rang desquels la Généralité de Catalogne, invités à s'exprimer en réunions publiques (Montpellier, Perpignan) et lors de la réunion organisée à Barcelone par le Consul général, le 16 avril, ont réaffirmé les ambitions du Port de Barcelone, dont la réalisation devrait entraîner un fort développement du transport transpyrénéen (cf. cahier d'acteurs de la Généralité).



Les enseignements du débat

Si le développement économique est un argument pour la ligne, il ne paraît pas devoir s'imposer sans effort.

Pour nombre de participants, comme les organisations syndicales (cf. cahiers d'acteurs du comité régional CGT et de la CFDT Languedoc-Roussillon), la ligne est nécessaire au développement économique, mais non suffisante.

A la réunion de Pézenas, un expert invité par la commission, Alain Marguerit, paysagiste, appelle à utiliser les années de procédure et de construction pour préparer un projet de territoire autour du TGV. Un autre expert de la commission, Jacques Molinari, a rappelé, à Alès, les expériences italienne et espagnole de grande vitesse, fondées sur une réflexion territoriale.

Cette préoccupation a nettement marqué la réunion finale de Montpellier.

le report modal

L'acceptation des milieux écologistes est, elle, beaucoup plus liée, et même conditionnée, à l'espoir du report modal, du fret comme des voyageurs. Ainsi, le cahier d'acteurs de CAP 21 relie le projet « aux engagements de la France en faveur de la réduction des gaz à effet de serre et au Grenelle de l'environnement ».

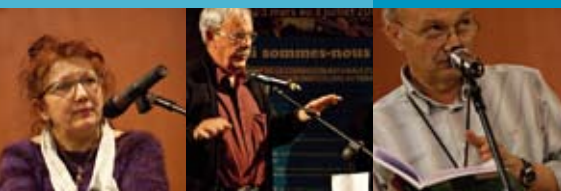


De même, le cahier d'acteurs des Premières du lycée Joliot-Curie de Sète fonde sur le report modal son soutien au projet.

Dans son cahier d'acteurs, le Parc naturel régional de la Narbonnaise attend de la ligne nouvelle qu'elle permette de « relâcher la pression sur la ligne existante, qui traverse des milieux naturels littoraux exceptionnels ».

A plus court terme, les partisans du transport public, écologistes et élus notamment, sont sensibles au fait que la ligne nouvelle dégagera des « sillons », c'est-à-dire un potentiel de circulation de trains nouveaux, sur la ligne existante pour faire passer des dessertes régionales plus nombreuses, et cadencées : on trouve cette position, par exemple, dans le cahier d'acteurs de la communauté d'agglomération Hérault-Méditerranée, autour d'Agde, et dans la déclaration du représentant du Maire à la réunion publique tenue à Sète (verbatim, p. 26).

Ce report modal a d'autant plus de succès dans les esprits qu'il permettrait de porter remède à une situation de saturation affectant aussi bien la route que la voie ferrée : l'autoroute Ag est encombrée et dangereuse, à cause des camions notamment, et RFF a, tout au long du débat, démontré que le caractère unique de la ligne existante est une des principales causes de l'irrégularité des trains en Languedoc-Roussillon. C'est ce qu'écrit, par exemple, le 6 mai, le syndicat CGT des cheminots de Sète : « au moindre incident entraînant une interruption de trafic, aucune solution de contournement n'est possible ». De même, la chambre de commerce et d'industrie de Nîmes, parle, dans son cahier d'acteurs, « d'asphyxie des axes de transports ».



L'argument du « doublet de ligne », avancé par le maître d'ouvrage, a été perçu et repris par nombre d'intervenants, parmi lesquels, dans son cahier d'acteurs, la section régionale de la Fédération nationale des usagers des transports (FNAUT).

Comme le développement économique, le report modal ne va pas de soi, car la situation du fret ferroviaire, sa composante essentielle, suscite beaucoup d'inquiétudes.

Sur le site, 115 questions sont posées sur l'avenir - et le difficile présent - du fret ferroviaire.

De même, à Narbonne, une intervenante dit : « Je pense qu'aujourd'hui le fret est réellement incontournable. Ceci étant, j'ai un questionnement fondamental : est-ce que la SNCF est capable d'en faire ? ». La question 660 va dans le même sens, comme l'avis 239 qui analyse les conditions du report modal.

Beaucoup de participants au débat ont exprimé l'idée que l'Europe n'atteindrait pas les objectifs du report modal si elle ne met pas en œuvre des mesures coercitives ou financières. On peut sur ce sujet se référer à la discussion sur le fret qui s'est organisée à Clermont-l'Hérault.

Plusieurs participants, par exemple les Verts, dans leur cahier d'acteurs, reprochent au maître d'ouvrage un certain manque d'ambitions dans le domaine du report modal : « L'évolution annoncée du fret ferroviaire 2004-2020 prévoit 8,5 millions de tonnes supplémentaires transportées par rail et cinq fois plus sur la route (p. 42 du dossier du projet). Le nombre de poids lourds sur l'A9 continuerait donc d'augmenter... Ces projections sont incompatibles avec les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre qui engagent la France et ignorent les choix politiques inédits qu'exigera l'inéluctable pénurie énergétique... Si ce projet est nécessaire, il est certainement insuffisant ».

A travers l'avis 602, extrêmement nuancé, on verra que les doutes sur l'effectivité du report modal peuvent finalement changer le regard d'une personne sur le projet : au départ favorable à la ligne nouvelle, cette intervenante estime finalement qu'il vaut mieux aménager la ligne existante, parce qu'on n'atteindra pas les objectifs du fret.

3-2 l'impatience, des élus et du public, est évidente

Une question posée sur le site internet (n° 67) résume bien cet état d'esprit : « Pourquoi viens-tu si tard ? ». Ce titre d'un film de Henri Decoin exprime en fait la lourde déception qui a été celle de la région en 1995, quand l'Etat a différé le projet étudié dans le prolongement du TGV Méditerranée.

Au moins le public et les élus souhaitent-ils qu'il n'y ait pas de nouveau retard, et sont manifestement prêts à agir avec détermination dans ce sens.

Ainsi, dans le courrier des lecteurs du quotidien l'Indépendant, un habitant d'Argelès écrit le 10 avril : « Vite, vite, que le TGV aille vite ! De grâce, choisissons le progrès. Il y va de l'avenir du Languedoc-Roussillon lui-même. ».



Les enseignements du débat

La commission enregistre, sur le site, 173 questions et 19 avis qui s'alarment des délais de réalisation : malgré les explications du maître d'ouvrage, le public a du mal à comprendre qu'il faille 5 ans pour accomplir les procédures, c'est-à-dire autant que les travaux (question 135). « Il y a urgence », écrit l'auteur de la question 142, comme celui de la question 224 ou de la 1931. L'avis 103 critique le débat lui-même, qui lui paraît retarder le lancement des travaux : « que de temps et d'argent perdu en réunions inutiles ».

3-3 une opposition très minoritaire

Les oppositions de principe ont été peu visibles ou audibles dans le débat, mais n'en sont pas moins apparues, à Sète, et dans 45 avis adressés à la commission, ainsi que dans un seul cahier d'acteurs, émanant de la section de Béziers du Mouvement national de lutte pour l'environnement (dont la section du Gard a pris, au contraire, position pour la réalisation de la ligne à la réunion d'Alès).

Ces opposants développent 3 raisons, parfois associées dans une même opinion :

- la ligne n'est pas nécessaire,
- son coût est disproportionné aux avantages qu'elle apportera,
- elle va défigurer un peu plus l'environnement.

La ligne n'est pas nécessaire, selon quelques messages, parce que la décroissance de l'économie est inévitable, et d'ailleurs indispensable dans l'état des ressources de la planète ; ainsi l'auteur de la question 171 écrit : « La décroissance va se poursuivre. Il faut préserver des terres agricoles, la population va diminuer, en tout cas il faudrait qu'elle diminue. Alors pourquoi aller à contre courant ? Pourquoi ne pas envisager de mieux vivre avec moins ? Cette 2^{ème} ligne est nuisible ».

Un intervenant de Sète (verbatim p. 23) invite à réfléchir et prévient que « nos enfants paieront cette ligne ».



D'autres opposants fondent leur position sur des analyses coût/efficacité ; ils avancent par exemple l'argument des nouvelles technologies, qui permettront de limiter, à terme, le besoin de déplacements des personnes. Il arrive, mais c'est rare, que les données de base, notamment la prospective des flux de trafics, soient contestées au nom de la crise économique (question 474).

Deuxième objection : la ligne est irréalisable compte tenu de son coût ; ainsi la question 187 « Pourquoi encore dépenser des sommes faramineuses ? Qui va payer ? », ou la question 116, qui dénonce un « projet de prestige », ou encore la question 532 : « que faites vous de la récession ? ». On note aussi la question 83 : « pourquoi dépenser tant d'argent pour gagner 10 minutes ? ».



L'argent que l'on devrait lui consacrer serait mieux utilisé ailleurs, notamment dans l'entretien ou la restauration du réseau secondaire (question qui mobilise aussi les partisans du projet, comme on le verra plus loin). Ainsi, la question 121 : « Pourquoi créer une nouvelle ligne ? Les fonds publics investis sur une nouvelle ligne permettraient d'améliorer le confort des gares existantes et bien d'autres choses. ». Certains (cf. avis 61) demandent que l'on maintienne les lignes locales plutôt que de construire de nouvelles grandes lignes.

Cette opposition est, en troisième lieu, fondée sur le stress imposé à l'environnement par l'infrastructure (question 86 « pourquoi troubler des secteurs non parcourus par les trains ? »). De même, l'avis 11 dénonce « une mauvaise nouvelle pour le massif de la Gardiole », et l'avis 336 demande « que l'on évite une nouvelle tranchée dans nos campagnes ». Elle peut s'exprimer de façon véhémement, ainsi, l'avis 607 écrit : « Quand allez-vous arrêter de détruire cette région, autoroutes, bétonnage, arrachage, une guerre totale à tout ce qui reste d'arbres et de beauté ? cela suffit ».

4- LES FONCTIONNALITÉS : LA MIXITÉ VOYAGEURS/FRET A PLUS CONVAINCU QUE LA SPÉCIALISATION

La seconde question du débat, après celle du principe, était : la ligne doit-elle, ou non, admettre la circulation du fret, ce qui induit :

- des pentes en principe non supérieures à 1,25 %, c'est-à-dire un profil en long extrêmement progressif,
- des systèmes permettant d'assurer la cohabitation non dangereuse de trains circulant à haute et à moyenne vitesse (allant jusqu'aux voies d'évitement),
- un « entre axes » (écartement entre les axes des deux voies) suffisamment large pour parer aux risques de collision lors du croisement des trains,
- des programmes d'entretien adaptés aux deux fonctionnalités (le fret use plus la voie, et ne s'interrompt pas la nuit, etc.),
- éventuellement la réduction à 220 km/h de la vitesse des trains de voyageurs.

Dans le dossier support du débat, RFF a présenté 4 scénarios :

- 1 un scénario spécialisant la ligne nouvelle sur les voyageurs (que nous appellerons « grande vitesse voyageurs »),
- 2 un scénario « mixité 220 » permettant l'accueil des trains de fret (pentes inférieures à 1,25 %), concurremment avec les trains de voyageurs, mais limitant la vitesse de ceux-ci à 220 km/h,
- 3 un scénario « mixité 300 » permettant également la mixité, mais autorisant jusqu'à 300 km/h, la cohabitation entre trains rapides et lents étant rendue possible par des voies d'évitement (80 km environ),
- 4 un scénario d'aménagement de la ligne existante, utile en cas de non réalisation de la ligne nouvelle.



Les enseignements du débat

A la réunion de Béziers (2 avril), la commission avait invité Ignacio Barron, directeur de la grande vitesse à l'Union internationale des chemins de fer (UIC), à faire un tableau des différentes expériences mondiales de grande vitesse, notamment du point de vue de la spécialisation ou de la mixité. Pour lui, la grande vitesse est un « système », et la réponse à cette question dépend des vocations que l'on veut donner à une ligne, qui relèvent elles-mêmes des données géographiques, économiques et sociales. Il a illustré cette position par la diversité des expériences européennes et asiatiques : elles montrent que tous les choix sont ouverts, à condition de savoir ce que l'on veut faire et de respecter les contraintes techniques.

Le débat, souvent passionné, a opposé ceux qui ne croient pas à la cohabitation voyageurs/fret (scénario 1, grande vitesse voyageurs) et ceux qui la jugent nécessaire et possible (scénarios 2 « mixité 220 » et 3 « mixité 300 »). Les scénarios de mixité ont plus convaincu, aussi bien les élus que les responsables économiques et associatifs ou le public.

Cependant, au cours du débat, beaucoup de participants en sont venus à considérer d'autres arguments que les leurs : ainsi, nombre de partisans du scénario 1 ont, sans renoncer à la spécialisation de la ligne, admis la nécessité de mieux écouler le fret ; de même, les partisans du scénario 3, le plus cher, ont proposé des solutions étalées dans le temps, ou modulées dans l'espace. L'émergence de scénarios évolutifs a marqué la fin du débat.

4-1 le scénario d'aménagement de la ligne existante a été peu évoqué

Logiquement, ce scénario convenait à ceux qui exprimaient une opposition à la réalisation de la seconde ligne ; on sait qu'ils ont été peu nombreux ; on recense, pour cette solution 13 avis et un cahier d'acteurs, celui de la section de Béziers du Mouvement national de lutte pour l'environnement.

On verra cependant que des partisans de la création d'une seconde ligne s'expriment en nombre pour que RFF assure un entretien efficace de cet axe.

4-2 le scénario grande vitesse voyageurs a de fermes partisans

Le scénario 1, grande vitesse voyageurs, héritier du projet différé en 1995, puis inscrit dans un Programme d'intérêt général, a été soutenu notamment par le sénateur-maire et président de la communauté d'agglomération de Béziers, par la communauté de communes Côteaux et châteaux du Biterrois, la CCI de cette ville, et par deux associations qui se sont donné pour objectif de promouvoir le TGV, soit TGV Développement autour de Béziers et Energie TGV centré sur Perpignan. Il a reçu également le soutien de la SNCF. Sur le site du débat figurent 79 avis qui soutiennent ce scénario.





Leurs arguments sont :

- la grande vitesse est en elle-même un objectif, car elle permet notamment une captation accrue des parts de marché de l'avion et de la voiture (cf. Paris-Lyon, Barcelone-Madrid), et donc un meilleur report modal des voyageurs,
- l'optimum de capacité d'un système ferroviaire est obtenu lorsqu'on sépare les flux de vitesse différente,
- le coût du scénario « grande vitesse voyageurs » s'établit à 4,2 milliards, contre 5,9 pour le scénario alliant grande vitesse et mixité (mixité 300),
- ce scénario permet d'utiliser le tracé de 1995, conçu pour la grande vitesse voyageurs, et entièrement traduit dans les documents d'urbanisme des communes, ce qui permettrait de gagner du temps sur la réalisation.

Ces arguments s'accompagnent de critiques des scénarios de mixité :

- les incertitudes techniques et de sécurité pesant sur le scénario « mixité 300 », qui n'a jamais été réalisé nulle part (alors que l'équivalent du scénario « mixité 220 » fonctionne en Allemagne et en France, sur Tours-Bordeaux), ainsi que les dépenses d'entretien qu'il pourrait entraîner (usure des voies par le fret),
- le manque d'ambition du scénario « mixité 220 », qui reviendrait à dépenser 4,4 milliards pour faire rouler des trains à 220 km/h,
- un certain scepticisme sur le report modal, qui ne se fera pas aisément compte tenu des avantages de compétitivité du camion (cf. cahier d'acteurs de Energie TGV).

La SNCF, dans son cahier d'acteurs, se livre à une vive critique de la mixité :

Citation : « La mixité des circulations fret et voyageurs sur la ligne nouvelle permet de renforcer la souplesse d'exploitation du système ferroviaire (meilleure gestion des incidents entre la ligne nouvelle et la ligne actuelle). En revanche, l'optimum de capacité du système ferroviaire est obtenu lorsqu'on sépare les flux de vitesse différente. Par ailleurs, l'introduction de la mixité sur la ligne à grande vitesse présente de nombreuses incertitudes :

- elle soulève de réelles questions de sécurité (croisements de trains) et de capacité (liées aux forts écarts de vitesse entre les TGV et les trains de fret) : il existe des exemples de retour en arrière en Allemagne
- elle ne règle pas la question de la circulation du fret en centre ville (selon le dossier du maître d'ouvrage, les deux tiers des circulations fret restent sur la ligne classique entre Montpellier et Perpignan, soit une augmentation du nombre de trains de fret en centre ville, par rapport à la situation actuelle)
- elle risque de brider la grande vitesse sans garantir la fiabilité des parcours fret, ce qui limiterait la performance globale du système ferroviaire et donc la réponse aux enjeux de report modal fret et voyageurs
- elle présente des coûts de construction et d'entretien élevés
- elle n'optimise pas le financement du projet en limitant la source principale de péages que constitue la grande vitesse ». Fin de citation.



Les enseignements du débat

On trouvera aussi des interrogations techniques dans les cahiers d'acteurs des associations de promotion du TGV (Energie TGV, TGV Développement), qui fédèrent beaucoup d'anciens cadres de la SNCF.

Dans plusieurs réunions publiques (Alès, 11 juin) ou d'acteurs (communauté de communes de la Domitienne, Nissan-lez-Ensérune, 9 juin), les partisans de ce scénario ont rappelé l'accident survenu le 20 mai entre trains de fret sur la ligne Tours-Bordeaux, en signalant qu'il jetait un doute technique sur la mixité ; c'est également le sentiment des auteurs des avis 609 et 611.

4-3 les scénarios mixtes ont convaincu dans toutes les composantes de l'opinion

Cependant, une nette majorité des élus et des responsables socio professionnels, ainsi que les représentants des différentes sensibilités écologistes, soutiennent la mixité, parce qu'elle favorise le plus le report modal, objectif commun à toutes ces composantes de l'opinion, et qu'elle permet la plus grande souplesse des 3 trafics concernés, voyageurs grandes lignes, fret et trains régionaux ; de ce point de vue, la démonstration de RFF, selon laquelle, en 2020, les capacités réunies des deux lignes, actuelle et future, ne pourraient admettre que 10 trains supplémentaires aux liaisons déjà permises par le projet dans le scénario grande vitesse voyageurs, contre respectivement 70 et 50 dans les deux scénarios de mixité, a fortement porté sur les participants au débat.

Le fait que les deux tronçons entourant le projet (futur contournement Nîmes-Montpellier, ligne Barcelone-Figueras-Perpignan) soient mixtes est ressenti comme conduisant nécessairement à la mixité pour l'itinéraire Montpellier-Perpignan.

De même, nombre d'élus ont été sensibles au fait que le scénario grande vitesse voyageurs concentrerait les trafics fret sur la ligne existante, passant en centre ville ; or ces trafics, qui sont bruyants, notamment de nuit, et peuvent être dangereux, vont augmenter avec le retour espéré à la croissance économique. Ainsi, l'agglomération de Perpignan écrit, dans son cahier d'acteurs que « les riverains de la voie ferrée ne sauraient accepter le doublement du trafic fret annoncé pour 2020 » et demande, en tout état de cause, un contournement fret de la ville.

Sur le site, les avis des citoyens favorables à la mixité sont plus nombreux que ceux qui soutiennent le scénario grande vitesse voyageurs (167 contre 79 avis).

Notons aussi que nos partenaires espagnols, tout en soulignant qu'il s'agit d'un « choix qui revient aux Français », ont clairement indiqué que leur préférence se portait sur les deux scénarios mixtes, plus aptes à absorber le trafic fret (cf. verbatims de Montpellier -12 mars- et Perpignan, déclarations du secrétaire à la mobilité de la Généralité).



le scénario alliant grande vitesse et mixité l'emporte chez les élus et les responsables professionnels

Chez les élus et les responsables professionnels (chambres de commerce et d'industrie notamment) le scénario alliant grande vitesse et mixité (« mixité 300 ») a été largement retenu, malgré son coût, qui serait en partie supporté par les collectivités territoriales, et les contribuables, y compris locaux.

Il a été soutenu par les arguments suivants :

- c'est le scénario de l'avenir : « la ligne actuelle a 150 ans, nous aussi nous construisons pour des centaines d'années, sachons dépenser ce qui est nécessaire pour préparer l'avenir »,
- la circulation du fret doit être la plus aisée possible, pour des raisons de développement durable,
- il serait regrettable de renoncer pour autant à la grande vitesse, gage de concurrence accrue face à l'avion,
- les problèmes techniques soulevés par les partisans du scénario grande vitesse voyageurs ne sont même pas évoqués, sans doute parce qu'on fait confiance à ceux qui sont chargés de les résoudre.

Ainsi, le président du Conseil régional s'est prononcé dans la presse, dès les premiers jours du débat, en faveur du scénario le plus audacieux. « Nous sommes favorables à la mixité, à une ligne de voyageurs et de fret. C'est le scénario le plus cher, mais c'est celui qui durera le plus longtemps ».

Le Conseil économique et social régional s'est aussi prononcé le 22 juin, à la majorité pour le scénario alliant mixité et grande vitesse.

La Chambre régionale de commerce et d'industrie (CRCI), dans son cahier d'acteurs, prend position pour le même scénario : « une liaison TGV mixte interconnectée à la ligne classique, aux plateformes logistiques intermodales et aux zones portuaires permettrait de satisfaire pleinement les attentes des opérateurs, d'optimiser l'exploitation et la valorisation locale des flux, tout en évitant les nuisances induites par une croissance mal maîtrisée du transport routier (saturation, bruit, pollution, insécurité, etc.) ».

On lira aussi, dans le même sens, les cahiers d'acteurs des Chambres régionales de commerce et d'industrie de Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur, du Club des managers Hérault Méditerranée, d'Agde, du syndicat mixte du SCOT Plaine du Roussillon et de l'agence d'urbanisme catalane, ou celui de la communauté de communes Corbières en Méditerranée.

On note la position, favorable à ce scénario, du Pôle économique St-Charles de Perpignan, c'est-à-dire du marché de gros de Perpignan, et du Syndicat des importateurs et exportateurs de fruits et légumes, qui souscrivent pleinement à l'impératif de report modal.

Ce scénario ne convainc pas seulement des élus et des responsables : il emporte aussi l'adhésion d'une notable partie du public, comme on le voit sur le site internet, où il a suscité 93 avis favorables.



Les enseignements du débat

Ainsi se prononce l'auteur de l'avis 266 « il me semble qu'il faudra choisir entre les 2 scénarios LGV voyageurs à 320 km/h et LGV voyageurs à 300 km/h et fret à 120 km/h. On ne peut pas envisager une ligne TGV Paris-Madrid via Perpignan-Barcelone avec une portion de ligne à 220 km/h et 120 km/h ».

Un autre exemple significatif est l'avis 44 : « Les travaux envisagés ont une portée internationale. Si cette réalisation s'inscrit dans les exigences propres au XXI^{ème} siècle pourquoi proposer des solutions autres que celle qui concilierait trafic optimal et rapidité optimale quel qu'en soit le coût ? Notre région a besoin pour se développer d'un réseau de communication performant et... écologique. Et jusqu'à présent elle n'a pas été particulièrement l'objet d'une contribution nationale favorisant son développement à la hauteur de ce qui a été fait dans d'autres régions plus nordiques ».

le scénario de mixité à 220 km/h rallie les militants écologistes, les syndicats et une partie du public

Le scénario de mixité à 220 km/h, a rallié l'ensemble des militants écologistes qui se sont exprimés dans le débat. Ainsi, dans l'avis 57, un militant vert narbonnais se prononce clairement pour la ligne, gage de report modal, et précise son choix en faveur de la solution 2 (220 mixité) et d'un financement public.

Dans l'avis 43, on peut lire : « Le scénario de ligne nouvelle semble être la meilleure des solutions pour le développement de notre région : un maximum de fret doit pouvoir passer sur cette ligne pour un coût raisonnable. La ligne nouvelle voyageurs à 220 km/h et fret à 120 km/h me semble la solution la mieux adaptée. Le gain de temps ne me semble pas un critère essentiel mais le respect de l'environnement oui et il est fort dommage que cette solution soit la moins attractive en matière de pollution ».

Le cahier d'acteurs de l'association les chefs d'entreprise du Carcassonnais va dans le même sens, parce que ce scénario est moins coûteux que le scénario conciliant grande vitesse et fret.

74 autres avis vont dans le même sens.

Dans son cahier d'acteurs, CAP 21 écrit : « c'est pourquoi, face aux scénarios que propose le rapport de RFF et qui sont soumis au débat public, CAP 21 se prononce pour une ligne mixte voyageurs/fret qui, en assurant un service voyageurs de qualité, donne un maximum de possibilités au transport de marchandises ».

Les syndicats CGT et CFDT ont fait le même choix. Ainsi le cahier d'acteurs des cheminots CGT de Béziers détaille les avantages de cette solution : « le meilleur ratio investissement/nombre de trains, la meilleure solution en termes de fluidité d'exploitation, un inconvénient limité sur le temps de parcours ». De même, l'Union locale CFDT Sète Bassin de Thau s'exprime dans un avis nuancé (614) pour cette solution mixte.

L'agglomération de Sète a également fait le choix de ce scénario, qui préserve le maximum de chances de desserte du littoral par la ligne existante. Enfin, le cahier d'acteurs du comité économique et social de l'Aude va dans le même sens.



4-4 les évolutions intervenues au cours du débat

Le débat entre les 3 scénarios ne s'est pas figé, mais a conduit, au contraire, certains participants à évoluer.

Le caractère incontournable du report modal (des camions vers le ferroviaire) a conduit des soutiens importants du scénario 1 (grande vitesse voyageurs) - la SNCF, dans son cahier d'acteurs, ainsi que le sénateur maire de Béziers, dans une lettre adressée à la commission le 5 juin - à le compléter, au moins à terme, par la notion de « corridor mixte ».

Dans son cahier d'acteurs « la SNCF propose que soit étudiée dès aujourd'hui la possibilité de réserver sur la plateforme de la nouvelle ligne à grande vitesse l'espace nécessaire à la mise en place de deux voies supplémentaires dédiées au fret ». Cette position a été reprise lors des réunions publiques de Sète et de Clermont-l'Hérault, par des intervenants issus de l'association Energie TGV.

Le sénateur maire de Béziers envisage une solution semblable, en ajoutant que la ligne nouvelle pourrait être utilisée de nuit pour le fret.

Dans ce cas, la ligne nouvelle resterait pour l'essentiel une ligne dédiée aux voyageurs et à la grande vitesse, le fret circulant, à terme, sur une ligne parallèle.

D'autres propositions reviennent aussi à préparer le terrain (au sens propre comme au sens figuré) d'une deuxième ligne, mais sur la base de la mixité immédiate de la ligne nouvelle :

Dans son cahier d'acteurs, l'Ayuntamiento (mairie) de Barcelone a suggéré une solution en deux temps :

- « un scénario initial de mixité (voyageurs et fret) : construction d'une ligne à grande vitesse avec des tronçons de troisième et quatrième voie afin de rendre compatibles la circulation de voyageurs et de marchandises. Cette première étape est similaire au scénario 3 proposé lors du débat public, qui prévoit 90 km de doublement de voies sur 150 km au total, mais ce qui différencie notre scénario c'est qu'il permet de s'adapter à l'évolution de la demande à long terme.
- une seconde étape, à long terme, avec le doublement total de la ligne : une adaptée aux trains à grande vitesse à 320 km/h (ou plus) et une dédiée aux marchandises en complétant la quadruplication de voies et en séparant les dessertes d'haute vitesse de celles de fret sur tout le tronçon Montpellier-Perpignan ».

L'Office interconsulaire des transports du Sud-Est suggère « que l'enquête publique sur la LGV porte sur une emprise foncière permettant - lorsque la demande de sillons ferroviaires le nécessitera - de disposer d'une ligne dédiée pour le service voyageurs et d'une autre pour le fret ».

De même à la réunion de Sète, le président de Translog, association des professionnels du transport et de la logistique, s'il affirme que le scénario mixité 300 est « parfait », en admet le coût, et propose le scénario mixité 220 avec une infrastructure permettant à terme la mixité et la grande vitesse (ce qui a été confirmé par le cahier d'acteurs de Translog).



Les enseignements du débat

L'association FERRMED, qui défend « le grand axe fret de la Scandinavie à la Méditerranée occidentale », propose également un phasage revenant au scénario mixité 220, mais en réalisant dès le début la plateforme permettant ultérieurement la cohabitation fret/grande vitesse (mixité 300).

Dans une intervention à la réunion d'acteurs de la communauté de communes de la Domitienne, l'association TGV Sud territoires environnement propose « une largeur suffisante pour ajouter une troisième ou une quatrième voie si nécessaire ».

Dans son avis, adopté à l'unanimité le 16 mars (n° 613), le Conseil général des Pyrénées-Orientales a souhaité que l'on fasse les réserves foncières nécessaires pour doubler ultérieurement la ligne mixte par une ligne spécialisée fret.

Le public lui aussi imagine des solutions évolutives : ainsi l'avis 150 propose une solution « 3 bis », qui serait « un phasage de la solution 3 : dans un premier temps on réaliserait la solution 3 sans les créneaux de dépassement (très coûteux). On exploiterait alors cette ligne en TGV seul à 300 Km/h le jour et en trafic mixte la nuit (en fait essentiellement fret) en ralentissant les quelques TGV à 220 Km/h. Ainsi les nuisances sonores, des TGV bien sûr, et du fret de nuit serait écartées de la ligne classique ». Ou encore l'avis 267 : « Pensez à prévoir les infrastructures de franchissement pour accueillir à terme une troisième voie en vue de l'évolution à 3 voies de circulation dont 2 toujours fonctionnelles (hors travaux et entretien) ».

Le maître d'ouvrage a indiqué dans le cours du débat que la solution pouvait être différente selon les segments du parcours : entre Narbonne et Perpignan, la ligne rencontre un obstacle de taille, qui est le massif des Corbières ; le coût financier, et le coût environnemental, des voies d'évitement nécessaires à la solution 3 (mixité 300 km/h) est élevé ; on pourrait y mettre en œuvre la solution 1 (TGV, le fret passant sur la ligne actuelle), ou la solution 2 (mixité 220) tandis que la solution 3 serait appliquée entre Narbonne et Montpellier.

C'est ce à quoi pense l'auteur de la question 1857, quand il attire l'attention sur la grande différence de densité entre les tronçons Montpellier-Narbonne et Narbonne-Perpignan, qui pourrait amener à une diversité des traitements « pourquoi faire choisir un scénario pour répondre à deux problèmes différents ? - Premier : répondre à la saturation de l'axe Montpellier-Narbonne (trafic moyen : 143 trains/jour) - Second : assurer la continuité LGV entre Perpignan et Narbonne, la ligne actuelle Perpignan-Narbonne étant loin d'être saturée ! (trafic moyen : 91 trains/jour) ».



Enfin, à la réunion de clôture (Montpellier, 25 juin), le Directeur régional de l'Équipement, président du comité de pilotage des études préalables, a mis en valeur l'impératif du report modal, qui a justifié, dans le cadre du Grenelle de l'environnement, la relance du projet de ligne nouvelle.



Il a rappelé que les quatre scénarios avaient pour fonction de stimuler la réflexion, mais qu'ils ne resteraient pas immuables si des études détaillées étaient lancées.

A la question des fonctionnalités de la ligne nouvelle, le débat public offre donc deux réponses différenciées : malgré les concessions faites au report modal comme aux nécessités d'un financement progressif, il n'en reste pas moins qu'il faut choisir, notamment pour le trajet Montpellier-Narbonne, entre une ligne spécialisée ou mixte.

5- L'INSERTION DE LA LIGNE SUR LE TERRITOIRE : COULOIRS DE PASSAGE ET POINTS SENSIBLES

La troisième question posée au débat public était celle de l'insertion de la ligne sur le territoire, et des précautions à prendre pour prévenir les risques environnementaux.

Le débat sur les couloirs de passage a été relativement court, et a donné un résultat clair ; en revanche, nombre d'intervenants (191 questions sur le site, et de nombreuses interventions en réunions) ont appelé l'attention du maître d'ouvrage sur les points sensibles du territoire traversé ; RFF ressort du débat avec une « feuille de route » exigeante, à laquelle il était manifestement préparé par les études préalables.

A l'évidence, l'opinion se montrera vigilante sur :

- la qualité des paysages, du patrimoine et de la biodiversité,
- les effets de l'infrastructure nouvelle sur les risques d'inondations,
- la lutte contre le bruit,
- la protection de la viticulture de qualité.

5-1 le couloir Sud est préféré au couloir Nord

Les couloirs de passage de la ligne nouvelle ont moins mobilisé l'opinion que le débat spécialisation/mixité ou les gares nouvelles. En effet, les études préalables, menées en concertation avec les collectivités et les associations, avaient déjà conduit à éliminer des couloirs dont l'impact sur les activités humaines (habitat, agriculture) ou les sites et paysages étaient considérés comme trop lourds (cœur des Corbières).

Il est évident, par ailleurs, que l'organisation du débat à un moment où le maître d'ouvrage raisonne encore sur des couloirs de passage larges de 5 kilomètres, donc assez flous, contribue à en atténuer l'acuité.

La plupart des interventions ont proposé au maître d'ouvrage de se rapprocher le plus possible de l'autoroute A9 (cf. cahier d'acteurs du Syndicat mixte du Bassin de Thau, et avis 92, 155, 327), ce qui revient au couloir Sud.

On trouve, dans le cahier d'acteurs de l'agglomération de Béziers, un clair rejet du couloir Nord, qui coupe l'agglomération, et il est relayé par la position de la Chambre de commerce de Béziers.



Les enseignements du débat

Certains participants, comme l'auteur de l'avis 560, proposent de reprendre le tracé de 1995, qui se situe dans le couloir Sud : « Pour avoir passé de nombreuses heures en 1995 à étudier le dossier, il est évident que seul le tracé Sud de Béziers est acceptable ; moindre nuisance car parallèle à l'autoroute, facilité des relations intermodales fer-route-air, et surtout certaines expropriations ont déjà été faites... Et enfin, car ce tracé a déjà été bien avancé, ce qui fait gagner du temps et de l'argent. ». De même, les auteurs des questions 266 et 715 s'interrogent sur l'utilité de débattre des couloirs de passage, alors qu'il existe un tracé précis (100 mètres) transcrit dans le Programme d'intérêt général de 1995.

On note cependant qu'un cahier d'acteurs, celui de la Coordination des associations pour des transports durables, préconise le couloir Nord, parce que le couloir Sud respecte moins la fragilité des zones littorales. C'est également le cas de CAP 21, dont le président s'est exprimé à la réunion finale de Montpellier. Certains avis, comme le 184 ou le 303, vont dans le même sens parce que le couloir Sud leur paraît déjà encombré.

Beaucoup de participants ont demandé au maître d'ouvrage de préciser ses projets à l'égard de telle ou telle commune : aux 65 questions de ce type, RFF n'a pu faire que des réponses d'attente.

Quelques questions ont été posées en réunion publique, à Pézenas notamment, sur les couloirs ; elles comportaient un appel au maître d'ouvrage pour qu'il dévoile le plus vite possible ses intentions, certains propriétaires ou exploitants, viticulteurs notamment, étant gênés, voire bloqués depuis plus de 10 ans par le projet de 1995. La compréhensible impatience engendrée par cette situation s'exprime dans une dizaine de questions, par exemple la question 1858.

5-2 protéger les espaces naturels, le patrimoine et la biodiversité

De très nombreux intervenants, tout en reconnaissant le travail accompli par RFF sur l'inventaire des sensibilités écologiques du territoire, ont appelé le maître d'ouvrage à la plus grande prudence dans le choix des futurs tracés.

A la réunion de Perpignan (25 mars), le président de la Fédération pour les espaces naturels et l'environnement des Pyrénées-Orientales (FRENE 66) s'exprimait ainsi : « Nous nous intéressons particulièrement à la protection de la nature et à celle des Pyrénées. Pour nous la très grande vitesse n'est pas le mobile essentiel. En ce qui concerne la mixité de la ligne, le problème est tranché, elle doit être mixte... Mais nous avons une hostilité complète quant à l'éventrement des Corbières. Le tracé Perpignan-Narbonne doit absolument utiliser le parcours actuel ».

De même, le cahier d'acteurs des Verts insiste sur la biodiversité : « Si le dossier analyse l'existant il est incapable de mesurer l'impact destructeur de la ligne : emprise au sol, artificialisation, ruptures biologiques et paysagères, destruction d'habitats et de milieux sensibles comme le sont tout particulièrement les zones humides, morcellement et destruction d'espaces agricoles, bruit, urbanisation induite autour des gares nouvelles : le coût écologique d'un tel projet n'est pas mesurable ».



De même, la question 212 pose un des problèmes essentiels de cette région située entre mer et montagne, et traversée par de nombreuses voies de circulation : « dans une région où certaines configurations géographiques et l'impact des activités humaines entraînent une pression sur le foncier très importante, comment garantir une qualité de vie quotidienne à nos concitoyens quand les projets de voies de communication se multiplient ? ».

Beaucoup de questions, comme la 97, la 113, la 212, la 233, ne sont pas opposées au principe de la ligne, mais interrogent RFF sur la protection de l'environnement, les « effets environnementaux de la construction et des matériaux utilisés », « la sauvegarde de la faune et la flore », ou, comme la question 1017, sur « les procédures en cas de découverte archéologique ».

Cette préoccupation peut prendre un tour très critique, comme dans la question 1175 : « Le problème des nuisances pour la population n'est jamais évoqué, en fonction des 4 projets quelle est l'importance des désordres sonores et de destruction du paysage ? ».

Dans ses réponses, RFF ne cache pas que l'usage d'une ligne pour le fret, avec ses pentes plus douces et ses rayons de courbure supérieurs, entraîne des terrassements plus importants, donc plus d'atteintes au paysage (cf. verbatim de Perpignan).

Lors de la réunion de Pézenas, Alain Marguerit, paysagiste intervenant en tant qu'expert de la CPDP, a suggéré que le maître d'ouvrage ne s'en tienne pas au diagnostic assez général fourni par la synthèse des enjeux environnementaux, mais affine son diagnostic des sensibilités dans la phase d'études détaillées.

La commission croit devoir appeler l'attention de l'Etat et du maître d'ouvrage que le fait que le déroulement relativement serein du débat public ne dispense pas d'une très grande attention à porter, dans les éventuelles phases ultérieures de réalisation, au problème de la qualité des sites, ainsi qu'aux questions qui vont être traitées ci après.

5-3 ne pas aggraver les effets des inondations

Dès la réunion de Montpellier (12 mars), une intervenante demandait à RFF de ne pas aggraver la situation des zones inondables par l'effet des ouvrages à construire. Le projet de ligne traverse en effet toutes les plaines exposées aux côtés des fleuves méditerranéens, notamment l'Hérault, l'Orb, l'Aude, l'Agly et la Têt. Cette demande a été renouvelée dans plusieurs réunions (notamment à Béziers et Narbonne).

On la retrouve fréquemment sur le site, à travers des questions comme la 111 « comment traverser les basses plaines de l'Aude sans aggraver les risques d'inondation ? », la 121 « comment seront sécurisées les zones inondables ? » ou encore la 430.



Les enseignements du débat

Le maître d'ouvrage répond que le principe de transparence hydraulique, inscrit dans la Loi sur l'eau, le contraint strictement à construire la ligne sans aggraver les risques d'inondation : il prend ainsi un engagement fort, qui devra être tenu, en raison du caractère très sensible de certains passages, marqués ces dernières années par des drames humains (plaine de l'Aude notamment).

Cependant, l'auteur de l'avis 57 propose d'aller au-delà des obligations de la loi ; il écrit : « sur la transparence hydraulique : Les Plans de protection contre les risques d'inondation (PPRI) ont été calés sur l'événement des 12 et 13 novembre 1999. Nous ne devons pas oublier qu'historiquement, nous en connaissons au moins deux qui ont été supérieurs (1939 et 1875) alors que d'autres ont eu des intensités comparables. Nous savons que le changement climatique en cours va entraîner d'autres événements paroxystiques, avec une occurrence plus élevée. En conséquence, les ouvrages de franchissement devront être surdimensionnés par rapport à la référence 1999 ».

Enfin, certaines questions, comme la 193, ont évoqué le risque de submersion de la ligne existante dans ses parties situées sur le cordon littoral : le maître d'ouvrage a répondu que « à partir d'un scénario tendanciel (pas de baisse des émissions des gaz à effet de serre lors de ce siècle) du groupe international d'experts sur le climat et des travaux effectués au niveau national, notre prestataire, Michel Mousel (ancien président de la Mission internationale pour l'effet de serre et ancien président de l'ADEME) a estimé que le niveau moyen général de la mer Méditerranée pourrait s'élever de 1 mètre, avec un effet de « surcote » temporaire variant de 1,50 mètre à 2 mètres (niveau de la mer lors des tempêtes de forte intensité) ».

5-4 prévenir le bruit

Le bruit est sans doute le sujet qui soulève le plus d'inquiétudes : un grand nombre de questions (53) a été posé sur ce sujet, ce qui a conduit la commission à inviter deux experts, Pierre Schmeltz et Claude Brulé, anciens responsables des questions du bruit au Ministère de l'Environnement, qui se sont exprimés à Perpignan, à Narbonne et à Pézenas.

Ainsi la question 212 : « Comment seront maîtrisés les effets environnementaux ? Notamment les nuisances sonores, car il est évident que de telles masses en déplacement génèrent des bruits très importants et diffusés loin par le vent (n'oublions pas que dans notre région le vent est quotidien et plutôt fort) ».

A la question 421, sur le bruit, RFF répond que la loi de 1992 impose au maître d'ouvrage de réaliser les travaux pertinents pour éviter de dépasser un niveau maximal de « contribution » exprimé en décibels.

Cependant, un intervenant à la réunion publique de Perpignan, lui-même expert en acoustique, indique que la protection issue de la loi n'est pas toujours suffisante. On note d'ailleurs le caractère sensible de ce problème dans les Pyrénées-Orientales, point de passage obligé du réseau ferroviaire. Une présidente d'association locale dans la région de Montpellier rappelle, dans une réunion d'acteurs (Coordination des associations pour des transports durables, 13 mai), que les normes légales de bruit maximal sont calculées fenêtres fermées alors que le climat de la région conduit à vivre fenêtres ouvertes la moitié de l'année.



De même, la question 482 révèle la forte sensibilité de la région de Fabrègues, Gigean et Poussan, au pied du massif de la Gardiole.

Nul ne doute que la réalisation éventuelle du projet exigera, de la part du maître d'ouvrage, la continuité de la transparence et de la concertation qui l'a caractérisé dans la phase précédente. Ainsi, les Verts affirment, dans leur cahier d'acteurs, qu' « ils seront particulièrement vigilants sur l'impact environnemental du projet ainsi qu'à la réalisation de toutes les mesures de compensation ».

5-5 protéger la viticulture de qualité

La crise que connaît la viticulture du Midi depuis la fin de la seconde guerre mondiale a profondément transformé l'économie, la société et les paysages de cette région. Peu à peu, elle a cessé de produire les vins de consommation courante, qui ne trouvaient plus preneur sur les marchés français, européen et mondial. Cela ne s'est pas fait sans drames et sans une amertume qui reste présente.

Les vignerons se sont tournés vers des produits de qualité, adaptés à l'évolution de la consommation, c'est-à-dire essentiellement vers les côteaux ou les terroirs connus de longue date pour être aptes à ces productions ; des efforts considérables, de plantation de cépages adaptés, et de respect de normes de production contraignantes, ont été accomplis.

Même si, depuis quelques années, une nouvelle crise de surproduction mondiale, touchant cette fois les vins de qualité, est venue contrarier ces efforts, il est essentiel de préserver les exploitations où se sont développées ces productions de qualité, appellations d'origine contrôlée, vins de pays, vins de cépage et de marque. Cette action peut être conduite dans la phase des études détaillées des tracés, et s'appuyer sur les techniques de restructuration foncière en usage autour des grandes infrastructures.

La demande des agriculteurs est aussi que l'information des propriétaires et des exploitants soit réalisée le plus vite possible, car certaines situations d'attente qui se prolongent depuis les années 90, autour du Projet d'intérêt général de 1995, sont stérilisantes pour les initiatives.

Tel est le message que sont venus porter des viticulteurs au cours des réunions d'Agde, Pézenas et Clermont-l'Hérault.

On verra notamment, dans le verbatim de cette dernière réunion, à partir de la page 18, la question posée par le président de la cave coopérative de Clermont-l'Hérault et la réponse faite par le représentant de RFF sur les opérations d'aménagement foncier que peut prescrire une déclaration d'utilité publique.

La commission observe que ces problèmes ont été évoqués par des vignerons, ou par des responsables de syndicats locaux dans les différentes réunions publiques ; en effet, la Chambre régionale d'agriculture n'a pas donné suite à une proposition de réunion spécifique, formulée par la CPDP dès le mois de février.

6- DES GARES, CENTRALES OU NOUVELLES, MAIS ACCESSIBLES ET INTÉGRÉES DANS LES PROJETS URBAINS

Le projet intègre la possibilité de gares nouvelles, à Montpellier (2 sites), Béziers (3 sites), Narbonne (2 sites, dont un à équidistance de Béziers), et Perpignan (2 sites), ainsi que sur le contournement Nîmes-Montpellier, à Nîmes (3 sites). Ces gares, ou le maintien des gares actuelles de centre ville, ont donc été un important objet du débat public.

C'est ainsi que pas moins de 364 questions ont été adressées à la commission sur ce sujet, auxquelles il faut ajouter 78 avis. Les réunions de Béziers, Narbonne et Nîmes, dans une moindre mesure Perpignan, y ont fait une large place.

Des positions très tranchées avaient été prises avant le débat, souvent depuis des années, sur l'opportunité et les sites des gares nouvelles. Elles ont été défendues avec détermination par leurs partisans, et critiquées avec autant d'énergie par leurs détracteurs.

La commission a veillé à ce que soient apportées, dans le cadre du débat, des données facilitant un choix raisonné. Elle les a recherchées chez le maître d'ouvrage, à la SNCF, futur exploitant en concurrence avec d'autres d'une éventuelle ligne nouvelle, et en recourant à deux experts, jeunes enseignants-chercheurs universitaires ayant réfléchi au sujet, Laurent Chapelon et Gabriel Jourdan.

Le maître d'ouvrage affirme qu'il n'y a aucune liaison obligatoire entre scénarios et gares nouvelles. Ainsi, les scénarios de grande vitesse ne déterminent obligatoirement aucune création de gare nouvelle, et le scénario mixité 220 n'interdit pas d'en créer. Néanmoins, on observe que le maître d'ouvrage a lui-même chiffré les scénarios en incluant des gares nouvelles pour les scénarios de grande vitesse (1 et 3), mais non pour le scénario mixité 220. En examinant la situation au cas par cas, il est apparu un lien de fait entre scénarios et gares.

A l'issue du débat, des situations assez simples se dessinent à Montpellier et Perpignan, celles de Nîmes, Béziers et Narbonne dépendant de choix de politique publique, fondés sur les réalités de l'exploitation et les projets urbains. En tout état de cause, le public demande que l'on veille à l'accessibilité des gares, anciennes ou nouvelles, par les transports en commun comme par la voiture, et que les éventuelles gares nouvelles fassent l'objet de projets structurés.





6-1 la création d'une gare ne s'impose techniquement qu'à Montpellier

Montpellier est le seul site où il est impératif de construire une gare nouvelle, parce que les voies aboutissant à la gare centrale de Saint-Roch seront saturées à échéance du projet.

La communauté d'agglomération a d'ores et déjà effectué un choix pour le site Sud-Est (La Mogère), relié par tram à la gare centre. Ce choix a été exposé dans le débat public par le premier vice-président de la communauté d'agglomération lors de la réunion publique le 12 mars, et solennellement confirmé par délibération de la communauté d'agglomération de Montpellier le 23 mars (avis 599).

On remarque cependant sur le site du débat des prises de positions pour le site Sud-Ouest (St Jean de Vedas) qui se situe à l'intersection des lignes actuelle et nouvelle (contournement de Montpellier).

La ville de Sète s'est prononcée pour ce dernier site, comme l'a précisé le maire de Sète dans une lettre adressée à la commission et publiée sur son site (avis 603).

6-2 à Perpignan, une nouvelle gare n'est pas envisagée, à l'échéance du projet

La réunion de Perpignan (25 mars) a montré que les investissements importants en cours de réalisation autour de la gare centre (par ailleurs rendue célèbre par une œuvre de Salvador Dali) rendaient peu probable la création d'une autre gare, même si certains participants, comme le président de la CCI, ont souhaité que l'on réfléchisse aux réserves foncières nécessaires pour d'éventuels développements après 2020.

Autre argument pour le maintien des arrêts en gare centre : Perpignan serait le terminus de toutes les liaisons TGV nationales, qui constitueraient longtemps l'essentiel des liaisons. Elle n'a donc pas à craindre, comme ses grandes voisines, le risque de réduction du nombre des arrêts évoqué au point suivant.

Les collectivités concernées par les deux avant-projets de gares nouvelles considèrent cependant que le dossier n'est pas clos : ainsi le cahier d'acteurs du syndicat mixte du SCOT Plaine du Roussillon et de l'agence d'urbanisme catalane (autour de Rivesaltes) propose de « conforter la gare urbaine de Perpignan, et de penser la gare périphérique qui paraît s'imposer à moyen terme ».

De même, le maire du Soler a écrit le 17 juin à RFF, avec copie à la commission, pour demander que soit étudié « le classement de sa commune dans la déclaration d'utilité publique », ce qui traduit son souhait que soient prises en compte les aptitudes de cette commune à accueillir une gare nouvelle.



Les enseignements du débat

6-3 à Béziers, Narbonne et Nîmes, les choix restent ouverts

L'option qui s'offre à Nîmes est de conserver la gare centrale de Feuchères, ou de créer, sur l'itinéraire du contournement, à Manduel, à Campagne ou à Campagnolle, une gare nouvelle.

Celle qui s'offre à Narbonne est de conserver la gare centrale ou de construire une gare au Nord-Ouest, au point de connexion avec l'éventuelle ligne TGV Toulouse-Narbonne.

A Béziers, il faut opter soit pour la gare de centre-ville, soit pour une gare à l'Est ou au Nord-Est.

Béziers et Narbonne pourraient être aussi conduites à rechercher une solution commune, qui avait été prévue au projet de 1995, à Nissan-lez-Ensérune.

les réalités de l'exploitation sont bien perçues

L'un des objectifs fondamentaux d'une collectivité territoriale traversée par une ligne ferroviaire est de bénéficier du maximum d'arrêts. Or l'exploitant arrête son train quand le rapport coût/efficacité (c'est-à-dire ici coût du temps d'arrêt/apport de clientèle) est satisfaisant.

Observons en premier lieu que le problème des gares nouvelles se posera avec le plus d'acuité, sur ces trois sites, si une solution de grande vitesse (le scénario 1 ou le scénario 3) est choisie.

Même si le maître d'ouvrage et la SNCF restent prudents sur ce point, les élus, les responsables économiques et une partie du public pressentent que les exploitants d'éventuels trains à grande vitesse (SNCF et ses futurs concurrents) accepteront difficilement de perdre jusqu'à 20 minutes par arrêt pour aller en gare de centre ville - contre 7 minutes environ si la gare est « en pleine voie ». Dans les scénarios 1 et 3, caractérisés par la grande vitesse, les agglomérations devraient donc justifier d'un plus grand nombre de clients pour obtenir que les TGV s'arrêtent en centre ville.

En revanche, le scénario 2 (mixité 220 km/h) s'accommoderait plus vraisemblablement des gares de centre-ville, même s'il n'est pas assuré que les exploitants, dont les trains seraient déjà ralentis, accepteraient de perdre un peu plus encore de temps pour s'arrêter en centre ville.

La même problématique paraît dominer la question d'une gare commune à Béziers et Narbonne : des trains à grande vitesse, qui ont besoin de 15 km pour atteindre leur vitesse de croisière, s'arrêteraient-ils deux fois à 33 km d'intervalle ?

Il est clair qu'une négociation sur ce point s'engagera un jour ou l'autre entre les collectivités et les opérateurs. Les agglomérations chercheront évidemment à maximiser les arrêts (l'expression « ne pas se contenter de voir passer les trains » était très fréquente dans le débat), ce qui pourra passer par des gares n'obligeant à aucun détour.



le débat est dominé par 3 attitudes

I- La première consiste à soutenir conjointement le scénario mixité 220 et le maintien des gares centrales

On note ainsi que les plus fermes soutiens du scénario à 220 km/h sont aussi ceux des gares centre (syndicats, milieux écologistes), tandis que les partisans des deux scénarios à grande vitesse (1 et 3) sont aussi ceux des gares nouvelles.

Les gares centre séduisent ceux qui préconisent l'économie de territoire et les transports en commun. Significatif de cet état d'esprit est, par exemple, l'avis 269 : « Dans un esprit de développement durable (évolution du climat, besoin de surfaces agricoles pour nourrir la planète, faciliter l'accès aux personnes âgées et handicapées...) quitte à perdre un peu de vitesse, gardons les gares au coeur des villes ».

Au cours du débat, certaines gares nouvelles (Lorraine TGV, Valence TGV, Aix TGV notamment) ont été vivement critiquées, tandis que le positionnement urbain des gares TGV de Lille, par exemple, était cité en exemple.

II- La seconde consiste à soutenir les scénarios de grande vitesse, en acceptant l'idée de gare nouvelle

Dans le cas de Narbonne, les élus unanimes autour du député-maire et du président du Conseil général veulent une gare à l'intersection des futures lignes Montpellier-Perpignan et Toulouse-Narbonne, assurant l'interconnexion avec le Sud-Ouest. Les cahiers d'acteurs des collectivités narbonnaises exposent comment ce projet de gare s'intègre dans l'évolution de l'agglomération.

A Béziers, l'agglomération milite pour le site Est, à l'intersection des autoroutes A9 et A75, près de l'aérodrome. Ce site est également souhaité par d'autres collectivités locales (cf. avis 600 et 601) et par beaucoup d'habitants de l'ouest du bassin de Thau et de la région d'Agde (cf. réunion publique du 14 avril dans cette ville). On remarquera sur ce sujet les cahiers d'acteurs déposés par l'association CIVIC d'Agde, ainsi que celui des managers de la région d'Agde. Le site Nord de Béziers n'est, en revanche, pratiquement pas cité.

A Nîmes, ville déjà desservie par la grande vitesse, à partir du Nord en tout cas, l'essentiel de la réunion du 29 avril a été consacré à un débat animé entre partisans de la gare centrale, et ceux d'une gare nouvelle à Manduel, programmée par l'agglomération, les deux autres sites trouvant quelques soutiens.

Le site contient aussi des propositions inspirées par le double souci de l'économie de moyens et de la recherche du minimum des sites pour un maximum d'arrêts, c'est-à-dire une gare unique entre Béziers et Narbonne (ex : avis 77, 79, 305 et question 364).

Tel est, par exemple, l'avis de l'Union régionale CFDT Languedoc-Roussillon, qui estime « nécessaire a terme l'implantation d'une seule gare entre Montpellier et Perpignan, à positionner entre Narbonne et Béziers »



Les enseignements du débat

La communauté de communes de la Domitienne propose, dans son cahier d'acteurs, la réalisation sur son territoire, d'une gare à mi-distance entre Narbonne et Béziers (prévue dans le projet de 1995 à Nissan-lez-Ensérune). Il semble que les collectivités sièges d'éventuelles gares nouvelles soient plus enthousiastes qu'inquiètes, comme le montrent aussi les cahiers d'acteurs, du Val d'Agly, autour de Rivesaltes (Pyrénées-Orientales), ou de la commune de Manduel (Gard), ainsi que la lettre déjà citée du maire du Soler.

On note que certains intervenants envisagent une solution en deux temps ; pour 2020, les actuelles gares centrales, sans se fermer la possibilité de gares nouvelles dans le futur ; c'est le cas de la CGT des Cheminots de Béziers, qui écrit dans son cahier d'acteurs : « Il nous semble donc que dans un premier temps, la solution de connecter à la ligne nouvelle les gares de Béziers et Narbonne, situées en hyper centre et connectées aux lignes Béziers-Neussargues et Narbonne-Carcassonne, soit la plus réaliste et la plus sage et ce d'autant plus que, selon les études réalisées par RFF, les quais de ces deux gares bénéficient d'une configuration suffisante pour l'accueil de tous les trains.

Ce qui n'empêchera pas dans un prochain avenir, notamment dans la perspective de la réalisation d'une ligne à grande vitesse Bordeaux-Narbonne, de localiser dans un second temps une gare nouvelle qui relierait les deux lignes nouvelles Montpellier-Perpignan et Bordeaux-Toulouse aux deux lignes classiques Bordeaux-Toulouse et Cerbere-Nîmes, créant ainsi un véritable pôle intermodal. Cela passe aussi par une maîtrise des réserves foncières qui devront faire l'objet d'un débat sur leur positionnement ».

III- la troisième attitude, répandue dans le public, consiste à poser des conditions minimales aux projets de gares nouvelles

Sur le site internet, le public s'interroge sur les pertes de temps que pourraient lui apporter de nouvelles gares excentrées, si elles étaient mal reliées au tissu urbain. Ainsi, les questions 122, 141, 181, 203, 1243 rappellent que la pénétration jusqu'au cœur de la ville, qui est l'un des arguments concurrentiels du TGV face à l'avion, risque d'être compromis.

Il demande à tout le moins leur accessibilité par différents moyens de transports : le train régional (interconnexions avec les réseaux existants, navettes avec les gares existantes), les transports en commun urbains et péri urbains (tram à Montpellier, bus ailleurs), enfin la voiture, ce qui suppose parkings suffisants et voirie d'accès. On pourra consulter sur ce point la question 176 ou l'avis 158 : « toute gare doit être accessible par tous les moyens, pas seulement la voiture » ou la question 619 « en cas de construction de gares nouvelles, quelles sont les liaisons prévues entre celles-ci et les gares actuelles et entreront-elles en fonctionnement en même temps que la ligne nouvelle ? »

On observe que le coût des gares pour les finances publiques locales n'est jamais mis en avant, alors même que l'appel à ces ressources paraît inévitable.

Enfin, il faut signaler l'avis 542 et la question 69, qui demandent que soit conduite « une réflexion sur des gares accueillantes et efficaces dans le service rendu » et que soit étudiée une signalétique en occitan et en catalan.



7- LA LIGNE NOUVELLE DANS LE RÉSEAU RÉGIONAL ET INTERRÉGIONAL

Nombre de participants ne se sont pas contentés des seules questions posées directement par le projet de ligne nouvelle, mais ont rappelé avec insistance que cette ligne serait un élément du réseau ferroviaire qui irrigue la région, et qui mérite attention.

Ils ont notamment posé le problème de la liaison à grande vitesse avec Toulouse, prolongement de Montpellier-Narbonne-Perpignan comme de Bordeaux-Toulouse.

Et ils ont rappelé le besoin de liaisons régionales de qualité non seulement sur le cordon littoral (TER, intercity), ce qui suppose notamment le bon entretien de la ligne existante, mais vers les hauts pays (Béziers-Neussargues, Alès).

Enfin, la période de chantier a fait l'objet de questions, faisant apparaître espoirs (pour l'emploi) et craintes (d'atteintes à l'environnement).

7-1 la ligne TGV Toulouse-Narbonne

Pour l'ensemble des élus et des responsables audois, rejoints aussi bien par le Conseil régional du Languedoc-Roussillon que par celui de Midi-Pyrénées et la ville de Toulouse, le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan doit nécessairement s'accompagner de la construction d'une ligne TGV entre Toulouse et Narbonne.

Tel était le sens notamment des déclarations faites le 19 mars à Narbonne par le président du Conseil général de l'Aude, le député maire de Narbonne, et nombre d'autres élus et citoyens.

La question 465, parmi 35 autres (et 4 avis), montre que les élus et les responsables économiques et sociaux sont rejoints par le public dans cette préoccupation.

En témoignent aussi les cahiers d'acteurs du Conseil général de l'Aude, de son comité économique et social, de son comité départemental du Tourisme, de son association des maires, de ses chambres de commerce et d'industrie (Narbonne et Carcassonne-Limoux-Castelnaudary), de la communauté d'agglomération du Grand Narbonne et de la ville de Narbonne. Pour le Conseil général, « la réflexion et les études sur la ligne à grande vitesse Montpellier-Perpignan ne peuvent se dissocier de la LGV Bordeaux-Toulouse-Narbonne ». Il a clairement conditionné sa participation financière à la prise en compte de cette revendication.



Les enseignements du débat

L'annonce par le directeur régional Midi-Pyrénées de RFF, lors des réunions publiques de Narbonne et Castelnaudary, d'un calendrier d'études préalables sur le projet de liaison Toulouse-Narbonne, a été perçue comme un premier pas important dans cette direction. Cependant, plusieurs élus ont regretté que la réalisation éventuelle de ce projet s'étale jusqu'en 2025.

7-2 la ligne actuelle et le réseau régional

Au cours du débat, de nombreuses interventions ont rappelé la situation d'autres lignes au maître d'ouvrage et à la SNCF.

En premier lieu, des questions ont été posées sur la situation de la ligne actuelle et le besoin d'entretien qu'elle génère ; ainsi, le cahier d'acteurs de la CCI de Béziers St-Pons demande que l'amélioration de la ligne actuelle soit mise en place progressivement en attendant la construction de la ligne nouvelle. Les mêmes demandes ont été formulées dans une réunion d'acteurs tenue le 23 avril à la chambre régionale de commerce et d'industrie avec des représentants des groupes transports des CCI du grand Sud (Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Languedoc-Roussillon).

Aux réunions d'Agde et Sète notamment, élus et citoyens ont insisté sur la nécessité de ne pas détériorer le service des TGV dans les secteurs littoraux, desservis par la ligne actuelle. La SNCF a apporté une réponse rassurante (verbatim Agde, p. 12). A Agde (verbatim p. 22 et suivantes), Françoise Potier, sociologue du tourisme, a rappelé que 80 % des 18 millions de touristes annuels du Languedoc-Roussillon s'y rendaient en voiture.

Le comité pluraliste pour la ligne Béziers-Neussargues-Clermont Ferrand écrit, dans son cahier d'acteurs, qu'il « soutient le projet de LGV, mais que cette construction ne doit pas masquer des décennies d'abandon et de fermeture de lignes ».

De nombreuses questions, comme la 93 (« TGV d'accord, et l'arrière pays ? ») ou la 955, ont porté sur le maintien de lignes comme Béziers-Neussargues : « Pouvez vous garantir que le développement du réseau grande vitesse ne se fait pas au détriment du maintien, de l'entretien et même du développement du réseau local qui est essentiel au développement harmonieux de l'activité des régions ? ».

Certains évoquent même le rétablissement de lignes secondaires supprimées antérieurement. C'est ainsi que les maires du canton de Clermont-l'Hérault se sont exprimés au cours de la réunion tenue dans cette ville sur l'ancienne liaison avec Montpellier, qui serait utile aujourd'hui aux nombreux salariés clermontais travaillant dans la capitale régionale.



7-3 la période de chantier

Plusieurs questions ont été posées par courrier ou internet sur la période du chantier, attendue avec craintes et espoirs à la fois :

- quelles conséquences sur la circulation ferroviaire (ex : question 1128) ?
- quelles précautions environnementales ?
- quelles précautions en cas de découvertes archéologiques (ex : question 446) ?
- quelles perspectives de création d'emplois (ex : questions 424 et 1187) ?

8- LES ÉCLAIRAGES SUR LE FINANCEMENT

La commission a tenu à ce que la question essentielle du financement soit présentée dans le débat public, en rappelant souvent, en réunions publiques, que le débat s'adressait à des citoyens, usagers et contribuables.

Elle a invité en tant qu'expert, à la réunion de Perpignan, Claude Liebermann, ingénieur général des Ponts et chaussées assurant une mission de liaison dans ce domaine avec les collectivités locales.

Celui-ci a évoqué, à titre d'exemple, le financement du TGV Est européen, sans cacher que la ligne en cause serait probablement financée selon les mêmes principes :

- 23,4 % par RFF et SNCF sur les recettes, le reste constituant un besoin de financement couvert par
- l'Etat (39,2 %),
- les collectivités territoriales (23,4 %), et le Grand Duché de Luxembourg (3,76 %),
- une contribution de l'Union européenne (10,24 %).

Il a par ailleurs indiqué la règle selon laquelle un projet de ligne nouvelle ne peut être lancé tant qu'il n'est pas intégralement couvert en termes financiers.

A la réunion inaugurale de Montpellier, la CPDP avait invité Alain Baron, fonctionnaire de la Commission européenne, qui a désigné le projet comme « éligible » au financement complémentaire européen, tout en ne prenant, ce qui est normal à ce stade, aucun engagement ; il a également signalé la modicité du budget consacré par l'Union aux infrastructures de transport (8 milliards € annuels).

Au cours des réunions, comme sur le site (avis 74) sont revenues des interventions souhaitant que l'Union européenne fasse un effort pour une infrastructure si clairement située sur un axe de transport européen.



Les enseignements du débat

Le public a posé de très nombreuses questions sur le financement (exactement 96).

Il se montre conscient de la difficulté de financement d'un tel projet, s'inquiétant notamment :

- de la dérive des coûts sur la (longue) durée du projet,
- de l'effet du projet sur les impôts locaux,
- de son effet sur les prix des billets.

Seule une collectivité, le Conseil général de l'Hérault dans son cahier d'acteurs, tout en se montrant favorable au projet, estime qu'il ne relève pas de sa compétence financière.

On note aussi que, lors de la réunion de Castelnaudary, le président de l'Association des maires de l'Aude a fait part de sa grave inquiétude devant les charges financières que pourrait représenter pour les collectivités locales le co-financement du projet.

Aux questions sur le prix du billet, le maître d'ouvrage a choisi de répondre clairement que la vitesse accentue la compétitivité du train par rapport à la voiture ou à l'avion, et permet donc des tarifs plus élevés.





Conclusion



En ouvrant ce débat à l'automne 2008, l'Etat a créé une forte attente.

Certes, comme tout projet d'infrastructure, la ligne nouvelle rencontre quelques manifestations de scepticisme, et des inquiétudes, sur ses effets environnementaux ou son coût. L'adhésion de beaucoup est conditionnée à l'effectivité du report modal sur le fret, dont les perspectives ne peuvent guère être regardées aujourd'hui avec optimisme, sauf à prendre des mesures lourdes de politique publique.

Cependant, les participants au débat - à l'unanimité pour les élus et les responsables socio-économiques, en large majorité pour le public - sont convaincus, non seulement de l'utilité, mais de la nécessité, voire de l'urgence, du projet.

Sur la spécialisation voyageurs ou la mixité voyageurs/fret, le débat a fait apparaître des positions claires, entre lesquelles il faudra trancher, en respectant l'impératif, désormais prioritaire, du report modal du fret vers le ferroviaire.

Sur les problèmes des gares, le débat a fait apparaître les conditions d'accessibilité et d'intégration urbaine que le public met à l'éventuelle création de gares nouvelles.

Avant le débat, dans la phase des études préalables, et tout au long du débat, le maître d'ouvrage, Réseau ferré de France, a répondu aux questions et aux critiques en faisant preuve de compétence, et plus encore de respect de ses interlocuteurs. La commission se joint aux nombreux intervenants de la réunion de clôture (Montpellier 25 juin) qui lui ont rendu hommage pour cette attitude.

Plus largement, la CPDP tient à remercier chaleureusement toutes les personnes et toutes les institutions, qui ont apporté au débat public des analyses pertinentes, des suggestions imaginatives, des critiques sans concession, et, au final, des réponses assez claires.

Ce compte rendu sera publié avant le 3 septembre 2009.





Annexes



Lettre de saisine de la CNDP



Le Président

Paris, le 04 AGUT 2008

Monsieur Philippe DESLANDES
Président de la Commission Nationale
du Débat Public
6 rue du Général Camou
75007 PARIS

Monsieur le Président,

Conformément à l'article L.121-8 du code de l'Environnement, j'ai l'honneur de saisir la Commission nationale du débat public sur le projet ferroviaire de « ligne nouvelle Montpellier-Perpignan ».

Vous trouverez ci-joint trente exemplaires du dossier de saisine.

Ce projet consiste en la création d'une infrastructure ferroviaire nouvelle permettant d'achever la grande liaison entre la péninsule ibérique (côté méditerranéen), la France et le Nord de l'Europe. L'ambition de ce projet est de développer de manière très significative trois types de services que le transport ferroviaire permet de concilier : voyageur longue distance, voyageur courte distance et marchandises, dont la croissance est aujourd'hui freinée par les contraintes de capacité de la ligne actuelle.

Le dossier de saisine synthétise les résultats des pré-études fonctionnelles conduites par RFF, avec le concours de la SNCF, dans le cadre d'un large partenariat avec l'Etat, la Région et onze collectivités territoriales. Il fait apparaître l'existence de trois problématiques principales :

- les fonctionnalités de la ligne nouvelle, avec en particulier la question du degré de mixité (voyageur/fret) de celle-ci,
- le couloir de passage de la future infrastructure,
- la desserte des agglomérations et des aires de vie, grâce à des gares nouvelles ou des gares centres.

Ce dossier présente notamment quatre scénarios illustratifs contrastés correspondant à des familles de services bien distinctes : ligne dédiée à la grande vitesse, ligne à grande vitesse mixte, ligne nouvelle mixte, et modernisation de la ligne actuelle.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.


Hubert du MESNIL

N° 691 007606

Réseau ferré de France exploite une base de données comprenant les noms, adresses, coordonnées et fonctions de ses correspondants. Ce traitement à pour unique finalité la gestion et le suivi des courriers dont l'établissement est expéditeur ou destinataire. En application de la loi n°78-17 modifiée de 8 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, vous disposez auprès du directeur général de Réseau ferré de France d'un droit d'accès et de rectification aux informations personnelles vous concernant. Vous pouvez, pour des motifs légitimes, vous opposer à leur traitement. Réseau ferré de France - Etablissement public national à caractère industriel et commercial
92, avenue de France - 75648 Paris Cedex 13 - Tél. 33 (0)1 53 94 30 00 - Fax 33 (0)1 53 94 38 00
RCS PARIS B 412 280 737 - SIRET 412 280 737 00310 - APE 632 A - <http://www.rff.fr>



Liste des réunions publiques

- jeudi 12/03 Montpellier
Corum
- jeudi 19/03 Narbonne
Palais des sports, des arts et du travail
- mercredi 25/03 Perpignan
Parc des expositions
- jeudi 02/04 Béziers
Palais des congrès
- mardi 14/04 Cap d'Agde
Palais des congrès
- jeudi 23/04 Nîmes
Hôtel Atria
- mercredi 29/04 Pézenas
L'illustre Théâtre
- mercredi 06/05 Sète
Salle Georges Brassens
- jeudi 14/05 Clermont l'Hérault
Salle Georges Brassens
- jeudi 11/06 Alès
Salle du Capitole
- jeudi 18/06 Castelnaudary
Amphithéâtre du groupe coopératif Arterris
- jeudi 25/06 Montpellier
Corum



Liste des experts intervenus à la demande de la CPDP

Gares centrales ou gares nouvelles ? Éléments de réflexion

- Laurent CHAPELON, Professeur de Géographie et d'Aménagement de l'Espace, Laboratoire GESTER, Université Montpellier III

La lutte contre le bruit

- Pierre SCHMELTZ, Ancien responsable de la « mission bruit » au Ministère de l'Environnement
- Claude BRULE, GIR MARALPIN

Le financement des projets de lignes nouvelles à grande vitesse

- Claude LIEBERMANN, Ingénieur général des ponts et chaussées, Missions de financement de LGV

La grande vitesse ferroviaire - Le trafic mixte

- Ignacio BARRON DE ANGOITI, Directeur du Département Grande Vitesse, UIC

Tourisme et transport en Languedoc-Roussillon

- Françoise POTIER, Directrice de recherche, INRETS

Paysages, espaces naturels et qualité de vie

- Alain MARGUERIT, Paysagiste urbaniste

La problématique des gares nouvelles sur la LNMP

- Gabriel JOURDAN, Maître de conférences en urbanisme, urbaniste qualifié OPQU, Université de Grenoble

Territoire et ligne nouvelle

- Jacques MOLINARI, Secrétaire scientifique du GIR MARALPIN

Mobilité métropolitaine et grande vitesse

- Xavier GODARD, Directeur de recherches, INRETS

Liste des réunions d'acteurs

- vendredi 06/03 Communauté d'agglomération de Narbonne
- mercredi 18/03 Chambre de Commerce et d'Industrie de Nîmes
- vendredi 03/04 Conseil Economique et Social de la Région Languedoc-Roussillon
- jeudi 16/04 Consulat général de France à Barcelone/Chambre de Commerce et d'Industrie Française de Barcelone/Institut Français de Barcelone
- jeudi 23/04 Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Languedoc-Roussillon
- lundi 11/05 Lycée Joliot Curie - Sète
- mercredi 13/05 Lycée Arago - Perpignan
- mercredi 13/05 Coordination associative des transports durables
- mardi 09/06 Communauté de communes la Domitienne



Liste des cahiers d'acteurs

Collectivités territoriales, et leurs établissements ou groupements

Conseil régional Languedoc-Roussillon
Collectivités co-financeurs des études préalables
Conseil Économique et Social de la Région Languedoc-Roussillon (CESR LR)
Conseil Général de l'Aude
Conseil Général du Gard
Conseil Général de l'Hérault
Conseil Général des Pyrénées-Orientales
Comité Économique et Social de l'Aude (CES Aude)
Comité Départemental du Tourisme de l'Aude (CDT Aude)
Communauté d'agglomération Béziers Méditerranée
Communauté d'agglomération du Carcassonnais
Communauté d'agglomération de Montpellier
Communauté d'agglomération du Grand Narbonne
Communauté d'agglomération Hérault Méditerranée
Communauté d'agglomération Nîmes Métropole
Communauté d'agglomération Perpignan Méditerranée
Communauté d'agglomération de Thau
Communauté de communes Corbières en Méditerranée (CCCM)
Communauté de communes La Domitienne
Communauté de communes Rivesaltaix Agly
Association des Maires de l'Aude
Mairie de Manduel
Mairie de Montpellier
Mairie de Narbonne
Mairie de Perpignan
Mairie de Sète
Mairie de Toulouse
Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée
Syndicat de Cohérence territoriale de la Narbonnaise (SyCOT de la Narbonnaise)
Syndicat Mixte du Bassin de Thau (SMBT)
Syndicat Mixte de Gestion du Pays Corbières & Minervois
Syndicat Mixte du SCOT Plaine du Roussillon/Agence d'Urbanisme Catalane
SCOT Pays lauragais

Institutions catalanes et groupements transfrontaliers

Généralité de Catalogne
Mairie de Barcelone
8 villes françaises et espagnoles pour la grande vitesse
Groupement Chambre de commerce de Barcelone/Conseil Général des Chambres de commerce de Catalogne/CRCI Languedoc-Roussillon
Barcelone Centre logistique

Chambres consulaires et organisations professionnelles

Office Interconsulaire des Transports et des Communications du Sud-Est (OITC Sud-Est)
CRCI Midi-Pyrénées/CRCI Languedoc-Roussillon
CRCI Languedoc-Roussillon
CRCI PACA Corse
CRCI Rhône Alpes
CCI de Béziers-Saint Pons
CCI de Carcassonne-Limoux-Castelnaudary
CCI de Montpellier
CCI de Narbonne, Lézignan-Corbières et Port-la-Nouvelle
CCI de Nîmes
CCI de Perpignan et des Pyrénées-Orientales
Confédération Générale des Petites et Moyennes Entreprises Languedoc-Roussillon (CGPME L-R)
Les Chefs d'entreprises du Carcassonnais
Le Club des managers Hérault Méditerranée
St-Charles international Perpignan/Syndicats F&L/Syndicat Transports (SNIFL)

Etablissement public

Société nationale des chemins de fer français (SNCF)

Partis politiques

CAP 21
Les Verts Languedoc-Roussillon



Organisations syndicales

CGT Languedoc-Roussillon
CFDT Languedoc-Roussillon
CGT Cheminots région Languedoc-Roussillon
Syndicat CGT des Cheminots de Béziers
Syndicat CGT des Cheminots de Nîmes
Syndicat CGT Cheminots de Sète

Associations

ARCOMED
Association pour le Développement des Dessertes Ferroviaires du Gard (ADDF 30)
Association de Développement du Pays de la Narbonnaise
Association Eurosud Transport
Association des Professionnels du Transport et de la Logistique Languedoc-Roussillon (TRANSLOG Sud de France)
Association TGV Sud Territoire Environnement
Béziers Environnement
Comité biterrois du Mouvement National de Lutte pour l'Environnement (MNLE)
Comité pluraliste
Comité de Vigilance et d'Initiative Civique (CIVIC)
Conservatoire des Espaces Naturels Languedoc-Roussillon (CEN LR)
Coordination des associations pour des transports durables en Languedoc-Roussillon
Energie TGV
Fédération Nationale des Usagers des Transports Languedoc-Roussillon (FNAUT)
Naturellement 30 (MNLE du Gard)
Nîmes Action
Promotion du Grand Axe Ferroviaire de marchandises Scandinavie-Rhin-Rhône-Méditerranée Occidentale (FERRMED)
TGV Développement Languedoc-Roussillon
UFC Que Choisir Carcassonne

Groupes de lycéens

Lycée Arago - Perpignan
Lycée Joliot Curie - Sète

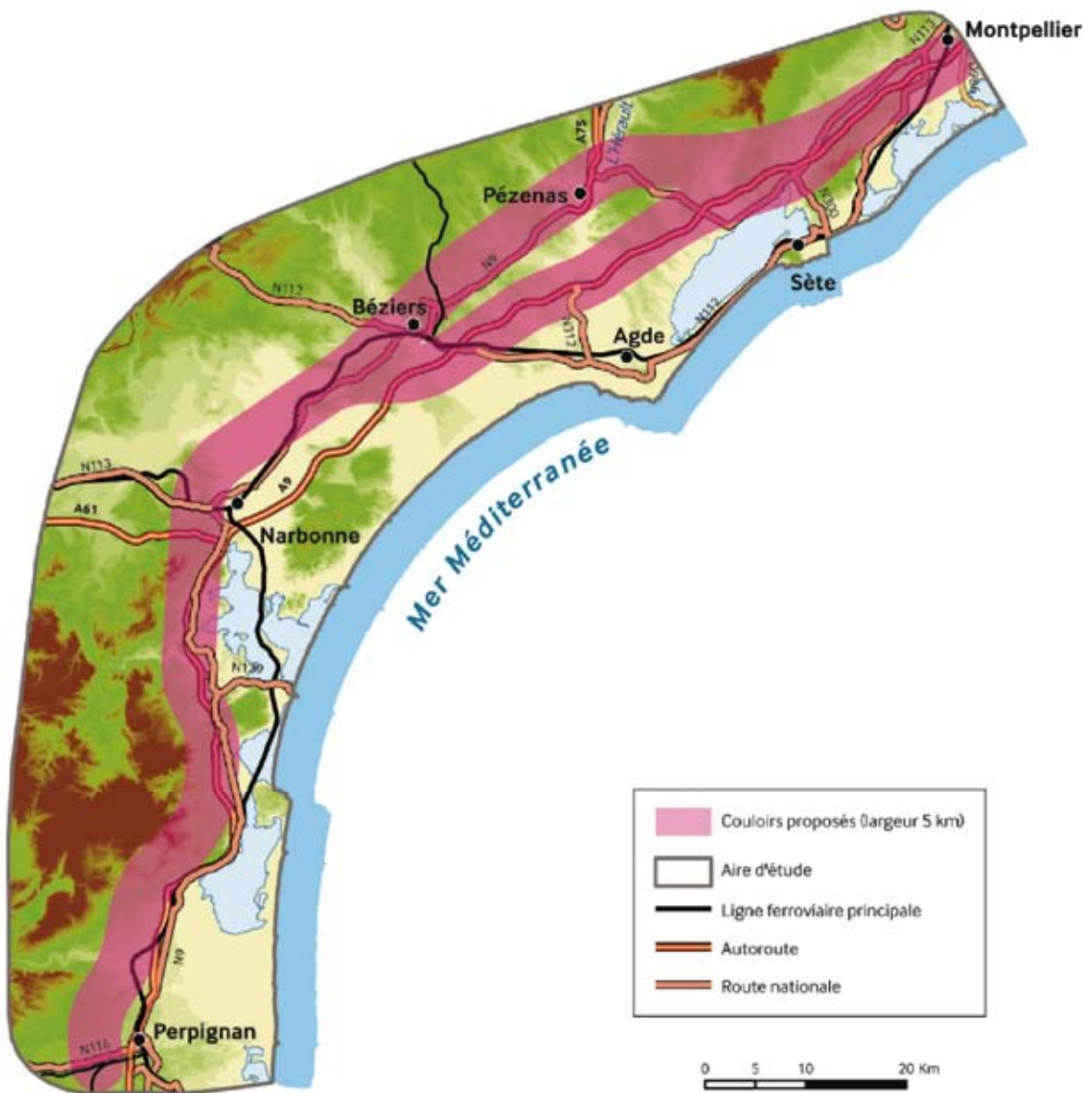


Tableau budgétaire

FRAIS ENGAGÉS PAR LA CPDP	
Outils d'information et d'expression du public	
Conception des outils de communication	201 857 €
Relations presse	20 687 €
Impression des outils CPDP	203 049 €
Impression des publications RFF	91 000 €
Routage	176 154 €
Site Internet	19 536 €
SOUS-TOTAL	712 283 €
Réunions publiques	
Organisation des réunions publiques	178 124 €
Opérations d'information : distribution de documents, expositions itinérantes, affichage.	87 020 €
SOUS-TOTAL	265 144 €
Fonctionnement de la CPDP	
Installation matérielle et fonctionnement de la CPDP : location des bureaux, fournitures, utilisation des services du bureau d'affaires, location de voiture, salaires, frais de déplacements.	174 786 €
SOUS-TOTAL	174 786 €
TOTAL	1 152 213 €
FRAIS ENGAGÉ PAR LA CNDP	
Indemnités versées aux membres	40 587 €
Frais de déplacements remboursés aux membres	27 780 €
TOTAL	68 367 €



Carte de l'aire d'étude





cndp
Commission particulière
du débat public
Ligne nouvelle
Montpellier-Perpignan

Commission nationale du débat public
6, rue du Général Camou - 75007 Paris
Tél. : 01 42 19 20 26 • Fax : 01 42 19 17 90
Email : contact@debatpublic.fr
Site : www.debatpublic.fr