

DEBAT PUBLIC

du 3 mars au 3 juillet 2009



ESPAÑA—TERRELLER—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—ORGANISATION—SÉC
LISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEILLE—VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBO
LONDON SAINT PANCRAS—DUBLIN HEUSTON STATION—PRAHA HLAVNI NADRAZY—ROMA TERMINI—VENEZIA SANTA LUCIA—GARE DE LYON—MADRID A
BELGIË—NORDE RAGNAR—ESPAÑA—POLSKA—FRANCE—ÖSTERREICH—IRELAND—NEDERLAND—ITALIA—MALTA—KYPROS—MAGYARORSZÁG—LATV
A—BARCELONA—MADRID—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—LISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEILLE
N—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—LISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEILLE
ÉCO—WOIPPY—MASCHEN—VALENTON—PORT DE DUNKERQUE—MUTTENZ—KLEDERING
LISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEILLE—VILNIUS—L
OUVERTURE—INNOVATION
A LUCIA—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA SANTA APOLONIA—KIFJHOEK—WOIPPY—MASCHEN—VALENTON—PORT DE DUNKERQUE
NY PANCRAS—DUBLIN HEUSTON STATION—PRAHA HLAVNI NADRAZY—ROMA TERMINI—VENEZIA SANTA LUCIA—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA SANTA APOLONIA—KIFJHOEK—WOIPPY—MASCHEN—VALENTON—PORT DE DUNKERQUE—MUTTENZ—KLEDERING
—ESPAÑA—POLSKA—FRANCE—ÖSTERREICH—IRELAND—NEDERLAND—ITALIA—MALTA—KYPROS—MAGYARORSZÁG—LATV
ANISATION—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT—OUVERTURE—INNOVATION—INTERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS
NIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE BERLIN HAUPTBAHNHOF—LONDON SAINT PANCRAS—DUBLIN HEUSTON STATION—PRAHA HLAVNI NADRAZY—ROM
NIA—KIFJHOEK—WOIPPY BERLIN HAUPTBAHNHOF—LONDON SAINT PANCRAS—DUBLIN HEUSTON STATION—PRAHA HLAVNI NADRAZY—ROMA TERMINI—VENEZIA SANTA LUCIA

Rapport d'étude n°9

Etude de contexte territorial

SOMMAIRE

Synthèse du rapport de phase 2	5
INTRODUCTION	9
I. Préambule	10
I.1 Méthodologie et échantillon	10
I.2 Rappel des principaux résultats de la phase 1	12
I.2.1 Histoire du projet	12
I.2.2 Dynamiques territoriales	13
I.2.3 Le transport	14
II. La vie publique et politique du projet : juillet 2007 - mai 2008	15
II.1 Les prises de position publiques des collectivités	15
II.2 Analyse médiatique : les débats récents liés à la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan à travers la presse	16
II.2.1 Les principaux sujets traités entre juin 2007 et mai 2008	16
II.2.1.1 <i>Le Grenelle de l'environnement</i>	16
II.2.1.2 <i>Le Sommet franco-espagnol de janvier 2008</i>	17
II.2.1.3 <i>Le financement du CNM</i>	17
II.2.1.4 <i>Les causes de l'échec de l'APS 95</i>	18
II.2.2 Evolution des représentations et des traitements du projet dans la presse	18
II.2.2.1 <i>Détachement de l'APS 95</i>	18
II.2.2.2 <i>Mobilisation locale : un léger mieux</i>	18
II.2.2.3 <i>Le retour de la volonté de l'Etat, malgré des incertitudes</i>	20
III. Le débat sur les fonctionnalités	22
III.1 Les services ferroviaires à venir	23
III.1.1 Le transport de marchandises	24
III.1.1.1 <i>Une réponse à une trop forte nuisance locale des camions</i>	24
III.1.1.2 <i>Le fret : une question internationale</i>	25
III.1.1.3 <i>Les divergences et les incertitudes sur le fret ferroviaire</i>	28
III.1.2 Le transport de voyageurs longue distance plus vite mais plus loin !	31
III.1.2.1 <i>Destination : les métropoles européennes</i>	31
III.1.2.2 <i>Quand « longue distance » rime avec « grande vitesse » ou quand l'avion cède sa place au train</i>	33
III.1.2.3 <i>Une qualité de service globale</i>	34
III.1.3 Les transports régionaux	35
III.1.3.1 <i>Un service déploré malgré une trame urbaine « idéale »</i>	35
III.1.3.2 <i>La moyenne distance et les trajets inter-cités</i>	36
III.1.3.3 <i>Les trajets périurbains</i>	37
III.1.3.4 <i>Le choix des Catalans espagnols</i>	41
III.2 Quelles articulations entre les services ferroviaires ?	42
III.2.1 Mixité ou séparation des trafics ?	42
III.2.1.1 <i>Pour la mixité marchandises/voyageurs de la ligne nouvelle</i>	42

<i>III.2.1.2 Pour la séparation des trafics et la complémentarité des deux lignes</i>	44
<i>III.2.1.3 Pour la libération de sillons</i>	46
III.2.2 Les enseignements de la discussion sur les scénarios	46
III.3 Economie régionale : une ligne nouvelle, pour quoi faire ?	51
III.3.1 Rompre avec la logique de passage	51
III.3.2 Les visions controversées de « l'effet TGV »	52
III.3.3 Le tourisme omniprésent	54
III.3.4 La logistique, un secteur en trompe-l'œil	57
III.3.5 Les ports : contraste entre discours, ambitions et réalités	59
IV. Le débat sur la desserte et les transformations du territoire	64
IV.1 Desservir les aires de vie	64
IV.1.1 Gares nouvelles ou gares centres, un débat qui fait son chemin	64
IV.1.2 Les secteurs/équipements à desservir	69
IV.2 La diversité des sensibilités territoriales	71
IV.2.1 Quelle disponibilité de l'espace ?	71
IV.2.2 Environnement, patrimoine et paysage	74
IV.2.3 Risques naturels	76
IV.2.4 Le Bruit	78
IV.2.5 Viticulture et terroirs	79
<i>IV.2.5.1 Un territoire viticole en réorganisation</i>	79
<i>IV.2.5.2 La ligne nouvelle : une opportunité supplémentaire à la réorganisation du vignoble ?</i>	80
IV.2.6 Lieux de mémoire	81
IV. Le financement	84
V. Conflits et concertation en Languedoc-Roussillon	86
VI.1 Analyse des conflits locaux d'environnement en LR	86
VI.1.1 Profil régional des conflits locaux d'environnement	87
VI.1.2 Les formes de la mobilisation dans la presse	88
VI.2 Représentations et pratiques de la concertation	91
VI.2.1. Une faible culture de la délibération	91
VI.2.2. Perceptions et premières attentes du débat public	93
CONCLUSION	96
ANNEXES	97
Annexe 1 : Chronologie des principaux dossiers depuis juin 2007	97
Annexe 2 : Guide d'entretien	103
Annexe 3 : Document support de l'entretien (scénarios)	107

Table des illustrations

Cartes

Carte 1 : Les « balades » et lieux de rendez-vous des entretiens	12
Carte 2 : Les deux visions du réseau ferroviaire longue distance	33
Carte 3 : Deux logiques de desserte régionale : l'inter-cité et le périurbain	40
Carte 4 : Réseau secondaire et densité de population	41
Carte 5 : Les conflits locaux en Languedoc-Roussillon	87

Tableaux

Tableau 1 : Echantillon	11
Tableau 2 : Synthèse simplifiée du report modal vers le ferroviaire	22
Tableau 3 : le comparatif de l'offre et de la demande ?	63

Figures

Figure 1 : Degrés de priorité des différents services ferroviaires	23
Figure 2 : Temps « sacrifié » pour la mixité suivant le type d'acteur	43
Figure 3 : Temps « sacrifié » pour la mixité suivant les départements	44
Figures 4 à 9 : Les six schémas de cheminements dans les scénarios	47 à 50

Synthèse du rapport de phase 2

La phase 2 de l'étude de contexte territorial s'inscrit fortement dans le processus des pré-études fonctionnelles sur le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan. Le rapport de phase 2 appuie son analyse sur les mêmes outils que dans la phase 1, à savoir l'analyse médiatique, l'analyse documentaire, les retours d'expérience et enfin les entretiens d'acteurs : 60 entretiens répartis sur les 4 départements du Languedoc-Roussillon, dans les régions limitrophes et en Espagne, ont été réalisés, pour la plupart « en marchant », au cours d'une visite menée par l'acteur interviewé. S'est ajoutée à ces corpus l'analyse des conflits locaux d'environnement, repérés à travers la presse.

Les entretiens ont été nourris de l'exposé des 6 scénarios sélectionnés par le Comité de pilotage du projet en décembre 2007, et ont été l'occasion d'informer les interviewés de la procédure de débat public, ce qui a souvent permis une discussion approfondie entre les visions sociales du territoire et le projet de ligne nouvelle. L'étude a ainsi questionné les acteurs en priorité sur ce qu'ils attendent d'un projet ferroviaire, à commencer par les services qu'il pourrait rendre, et les a sensibilisés, voire préparés, au processus de concertation et de débat qui va entourer prochainement ce projet. De la sorte, les analyses produites ont vocation à participer à la réflexion sur le projet et sur la manière de le questionner dans le débat public.

Après une présentation de la méthodologie et un rappel des résultats de la phase 1 (I), le rapport revient sur la vie publique et politique du projet depuis le mois de juin 2007 (II). A partir de l'analyse des entretiens, le projet est questionné à travers trois principales entrées, les fonctionnalités (III), son articulation au territoire (IV) et le financement (V). Enfin, une dernière partie s'intéresse aux conflits locaux et aux modes de concertation locale pour interroger le projet dans la perspective du débat public (VI).

La vie publique et politique du projet

Plusieurs éléments d'évolutions peuvent être identifiés sur la période s'étalant de juin 2007 à juin 2008. Tout d'abord, fait particulièrement remarquable, les conclusions du Grenelle de l'Environnement ont donné la priorité au développement ferroviaire, ce qui marque un changement important d'autant plus que le projet de loi Grenelle I inscrit le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan parmi les projets prioritaires. Cependant si la position de l'Etat a évolué vers l'affirmation d'une volonté politique, celle-ci paraît toujours plus contrainte par les conditions de financement difficiles, et la faible rentabilité des projets de ligne nouvelle. Localement, aujourd'hui, l'ensemble des collectivités soutient le projet, arguant toujours qu'il s'agit du « chaînon manquant ». Si leurs positions varient peu sur les fonctionnalités attendues, elles se distinguent fortement sur les financements qu'elles sont prêtes à accorder. L'abandon du projet d'APS 95 pèse moins sur le débat, et le « victimisme » régional semble s'estomper. Dans ce concert des collectivités, la Région a pris la tête du portage politique du projet, sans garantir pour autant une véritable « mobilisation générale » de tous les acteurs de la région : les acteurs politiques soutiennent le projet mais le portent en ordre dispersé.

Le débat sur les fonctionnalités

Cette partie traite des attentes formulées en termes de services dans la perspective d'une ligne nouvelle. Trois types de services peuvent être distingués: le transport de

marchandises, le transport de voyageurs à longue distance et le transport régional de voyageurs. Aujourd'hui le transport de marchandises trouve un écho très favorable auprès des acteurs, intérêt qui a nettement évolué depuis la phase 1 de l'étude. La nuisance locale et l'insécurité du trafic des poids-lourds sur l'A9 sont les principaux ressorts locaux d'une forte demande pour un report du trafic de marchandises sur la voie ferrée. Cependant, le fret est très déterminé par des enjeux européens et internationaux, qui obligent à réfléchir à une échelle plus vaste, à minima pyrénéenne. Il s'inscrit également dans une compétition entre les ports, le projet participant de la sorte au développement du port de Barcelone et à l'extension de son hinterland. Pour autant, le développement du fret reste très incertain, à la lumière des décisions publiques et des difficultés de mise en place des autoroutes ferroviaires. Les acteurs attendent une politique plus incitative, voire coercitive, dans ce domaine.

La demande de transport de voyageurs à longue distance se focalise prioritairement sur les trajets vers Paris, puis de façon moins prioritaire vers Barcelone. Dans les deux cas, les acteurs situent le progrès du service dans la capacité qu'ils auront de « faire l'aller-retour dans la journée ». Le projet apparaît de ce point de vue comme un enjeu pour les stations balnéaires languedociennes, pour qui l'attractivité se mesure selon le temps de trajet avec Paris. La grande vitesse pour les voyageurs pourrait également devenir un mode de transport concurrentiel de l'avion. Finalement, beaucoup d'acteurs conçoivent la vitesse comme un service intrinsèque d'une ligne nouvelle, comme une des composantes du confort attendu sur les trains de demain.

Le service de transport régional de voyageurs est quant à lui déploré. La domination du mode automobile sur les trajets de moyenne distance joue ici un rôle important grâce à une autoroute interurbaine et périurbaine très efficace et adaptée aux mobilités régionales. Le trajet Montpellier-Perpignan recueille dès lors un intérêt modéré, à condition qu'il soit possible en moins d'une heure. Ce sont les trajets périurbains qui apparaissent aujourd'hui prioritaires. Dans ce contexte, la réutilisation des lignes anciennes abandonnées pourrait connaître un regain d'intérêt. D'un chapelet de villes reliées par le train, la vision des acteurs évolue vers un « archipel d'agglomérations » disposant chacune de son service ferroviaire périurbain.

Globalement, l'articulation entre les services attendus montre une difficulté des acteurs à choisir entre la grande vitesse et le fret. Dans le cheminement des acteurs interrogés, les scénarios de compromis qui concilient le transport de marchandises avec la grande vitesse sont plébiscités, au contraire des scénarios proposant une ligne monofonctionnelle. Ainsi, on repère peu de demande pour une ligne dédiée à la grande vitesse. Cependant des réflexions pour une ligne dédiée au fret émergent de la part de certains acteurs économiques. Tous s'accordent enfin sur l'opportunité d'une ligne nouvelle pour libérer des sillons sur la ligne classique et développer le transport régional.

D'autre part, les effets économiques attendus portent principalement sur le tourisme et le développement de la logistique et des ports. Du point de vue du tourisme, la ligne nouvelle constitue une image de marque pour la région, associée à un gain d'accessibilité et de temps, notamment une desserte avant l'Espagne. On constate cependant des points de vue contrastés sur les incidences économiques de l'« effet TGV », certains demeurant sceptiques. Dans cette construction des impacts territoriaux, la gare nouvelle est perçue par beaucoup comme le cœur de développement à venir. Ainsi, dans les moteurs de développement futurs, la vocation logistique de la région s'affirme. Autrefois mal vécue, la situation de couloir de passage devient une opportunité pour le développement des activités logistiques dont le Marché Saint-Charles à Perpignan reste le fer de lance régional. Enfin, le développement des ports se situe dans la bataille pour les hinterlands dont la ligne nouvelle pourrait être un tremplin. Les ports régionaux, plus modestes que

leurs voisins catalans ou marseillais, se positionnent sur une stratégie de spécialisation portuaire (énergies renouvelables, maraîchage, voyageurs de croisières, etc.)

Globalement les discussions sur les fonctionnalités se sont situées dans une perspective volontariste, positionnant la ligne nouvelle dans une logique d'offre de nouveaux services. En particulier la priorité donnée au report modal par la plupart des acteurs, dans la foulée du Grenelle de l'environnement, oriente les débats vers une conception de la ligne nouvelle selon un schéma volontariste, et non pas dans une logique de demande, où l'on attend de l'infrastructure qu'elle réponde, à moindre coût, à un accroissement d'une demande connue. Cependant cette vision très ambitieuse portée par les acteurs locaux se heurte à un besoin de financement important, sans garantie de retour immédiat sur investissement.

Le débat sur la desserte et les transformations du territoire

Cette partie s'intéresse à la question des gares, de leur localisation, et des sensibilités territoriales que soulève la réalisation d'une ligne nouvelle. Ainsi, alors que dans un premier temps les acteurs rappellent l'importance de la desserte des centres villes, aujourd'hui on remarque peu d'opposition de principe aux gares nouvelles. Les avis sur les gares nouvelles oscillent en fait entre la crainte d'une moindre desserte des centres villes, et la mesure des impacts sur le développement économique, l'urbanisme et les transports locaux. Dans cette réflexion, la gare nouvelle est envisagée comme une manière de déplacer les problèmes de circulation en dehors des centres villes, mais surtout la concurrence inter-urbaine en Languedoc-Roussillon aboutit à ce que toutes les villes veulent leur gare. Un nouveau concept de gare nouvelle est alors interrogé, à Narbonne ou Béziers par exemple, celui d'une gare interconnectée, assez proche de la ville et au cœur de liaisons intermodales, à l'image du site envisagé pour la gare nouvelle de Montpellier Est. A l'inverse, certaines villes moyennes comme Agde et Sète, attachées à leurs gares centres, s'inquiètent du niveau de service futur. Enfin, Perpignan accepte une gare nouvelle sur Rivesaltes dans la mesure où elle répond à des besoins en termes de zones d'activités et de développement et qu'elle est connectée à l'aéroport. Sa gare principale restera celle située en centre ville.

La venue d'une nouvelle infrastructure et les transformations potentielles qu'elle induit font également émerger un certain nombre de sensibilités territoriales. Tout d'abord, une très grande majorité des acteurs perçoivent l'espace régional comme suffisamment disponible pour accueillir une telle infrastructure. Cependant, certains sites ou zones, porteurs d'histoire, de symboles, ou de liens identitaires et affectifs au territoire, sont identifiés comme sensibles, voire intouchables : les Corbières, les étangs littoraux, et plus ponctuellement la Gardiole, le camp de Rivesaltes, et le patrimoine bâti, pour lesquels il convient de limiter les éventuels impacts et qui nécessitent des « compensations ». De ce point de vue, le discours des acteurs est globalement en faveur d'un jumelage des infrastructures sur un nouveau couloir à l'écart des zones denses du littoral et indique une priorité très forte à la prise en compte des nuisances sonores, craintes par tous les acteurs. Par ailleurs, de fortes revendications sont localisées sur certains secteurs, notamment dans le delta de l'Aude, en termes de mesures de protection par rapport au risque inondation. Enfin, les acteurs de la viticulture sont fortement concernés par la future emprise foncière de l'infrastructure. La crise viticole touche le territoire de manière hétérogène. Si la ligne nouvelle apparaît pour certains viticulteurs comme une opportunité à la sortie de la crise, d'autres y voient le risque que le projet vienne perturber la réorganisation foncière, une fois qu'elle sera achevée.

Le financement

Aujourd'hui, une très grande majorité des acteurs locaux acceptent l'idée d'un cofinancement, ce qui marque une évolution dans les mentalités. Cette évolution se confirme à travers le positionnement des collectivités qui affichent des cofinancements locaux plus assurés, même s'ils sont conditionnés à des modalités de desserte. On compte cependant encore quelques défections au sein des collectivités locales. Par ailleurs, l'Etat, jusqu'alors plus inconstant sur le sujet, s'affiche maintenant comme le meilleur soutien du projet et son accélérateur. Enfin, un cofinancement plus large peut être envisagé avec les régions voisines et des acteurs privés (PPP, port de Barcelone) sur des intérêts partagés.

Conflits et concertation en Languedoc-Roussillon

Cette dernière partie s'intéresse à la conflictualité territoriale et aux rapports plus globaux des acteurs aux questions de concertation. Ainsi, les associations sont en demande de transparence et de débat sur différents projets, tandis que les Maîtres d'Ouvrage et décideurs locaux ont jusqu'ici fait preuve d'une faible pratique d'écoute et de concertation. Cette insuffisance de dialogue a pour effet un recours de plus en plus courant aux instances judiciaires. Globalement, les acteurs locaux n'apparaissent pas comme des « convaincus » de la concertation, considérant que celle-ci amène plus une perte (de temps) qu'un réel gain pour les projets. Ce scepticisme partagé entre acteurs et décideurs locaux sur la concertation témoigne à la fois d'expériences malheureuses de participation (THT), mais également d'un fort attachement à la démocratie représentative, la démocratie participative pouvant affaiblir cette dernière. Dans ce contexte, le débat public est perçu comme une procédure complexe, comportant une certaine lourdeur et coûteuse en temps. Pour autant, on peut distinguer une volonté des acteurs associatifs qui ne veulent pas « subir » le débat public et au contraire profiter du tiers garant pour réclamer plus de transparence sur le projet.

INTRODUCTION

Ce rapport constitue le document principal produit au cours de la phase 2 de l'étude de contexte territorial sur le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan. Il porte sur la période allant de juin 2007 à juin 2008, l'essentiel de l'analyse reposant sur des entretiens réalisés entre février et avril 2008. Ce rapport enrichit, modifie et complète l'analyse du contexte territorial produite dans le rapport de phase 1, qui portait sur la période 1990-2007.

Cette deuxième phase d'étude s'insère dans le processus plus global des pré-études fonctionnelles. Toutes les discussions avec les acteurs du territoire ont ainsi pris pour base les six scénarios sélectionnés en décembre 2007 par le Comité de pilotage pour être approfondis (voir la présentation de ces scénarios en annexe 3).

Les principaux objectifs de l'étude de contexte territorial sont détaillés dans le rapport de phase 1. Pour mémoire, il s'agit de :

- **Faire dialoguer le territoire avec le projet** : l'étude de contexte est une démarche de révélation partagée des visions sociales des territoires et du projet. Elle fait l'objet d'une restitution aux acteurs et d'un débat.
- **Eclairer les fonctionnalités** : l'étude de contexte questionne les acteurs en priorité sur ce qu'ils attendent d'un projet ferroviaire, à commencer par les services qu'il pourrait rendre.
- **Préparer le débat public** : l'étude de contexte peut être considérée comme la première étape d'un long processus de concertation et de débat avec l'ensemble des acteurs du territoire Languedoc-Roussillon autour des enjeux de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.

I. Préambule

I.1 Méthodologie et échantillon

Une approche qualitative de la diversité des points de vue

De la même manière qu'en phase 1, la méthodologie employée lors de la phase 2 de l'étude de contexte territorial s'attache à analyser, de manière qualitative, le discours et les représentations sociales des acteurs rencontrés, de la presse, des documents techniques et autres sources documentaires.

Il ne s'agit en aucune manière de chercher à objectiver les résultats et le matériau obtenu, ni dans le recueil des informations ni dans l'analyse qui en est faite. L'échantillon d'acteurs interrogés n'a pas vocation à atteindre la représentativité des points de vue et des attentes de toute la population, mais à apporter une pluralité de regards et de postures.

Les outils utilisés

L'analyse médiatique : Dans la continuité de la phase 1, elle porte sur la production de médias, journaux locaux et régionaux jusqu'au mois de mai 2008.

L'étude documentaire : A partir de janvier 2008, le travail de collecte et d'analyse de supports documentaires (documents et rapports techniques, études universitaires, documents de communication etc.), entrepris en phase 1, a été poursuivi.

Les retours d'expérience : Parmi les sept retours d'expériences réalisés dans le cadre de l'étude de contexte (phase 1 et 2), deux ont nécessité approfondissements et compléments en phase 2 :

- le débat public sur la ligne THT France-Espagne : 2 entretiens ont permis, principalement, de compléter ce travail,
- le développement de l'éolien dans l'Aude et les Pyrénées-Orientales fera également l'objet d'une analyse.

Les entretiens d'acteurs : 60 entretiens ont été menés en phase 2 (analyse de l'échantillon en partie suivante). Ils sont répartis sur 4 départements du Languedoc-Roussillon (Gard, Hérault, Aude et Pyrénées-Orientales), dans les régions limitrophes (PACA, Midi-Pyrénées et Rhône-Alpes) et en Espagne (Catalogne). Nous avons en effet pris le parti de rencontrer des acteurs en dehors des territoires potentiellement concernés, au sens physique, par la réalisation d'une ligne nouvelle, considérant qu'une infrastructure d'une telle ampleur impacte forcément en dehors des « couloirs de passage ». La liste des acteurs rencontrés et la grille d'entretien semi-directive ont fait l'objet d'une validation par le maître d'ouvrage. Le principe d'un entretien en deux temps a été retenu. La première partie proposait un entretien « en marchant » sur un lieu choisi par l'interviewé (faisant l'objet d'une cartographie), emblématique à ses yeux afin de recueillir le regard de l'acteur sur le territoire et ses enjeux. Poursuivit en « face-à-face », la rencontre consistait en une discussion éclairant les points de vue, les attentes et les questions relatives au projet, aux scénarios et au débat public à venir.

L'analyse des conflits locaux d'environnement : Un suivi de la presse entre 1995 et 2008, consacré aux thématiques des infrastructures, des transports, de l'agriculture, de l'énergie, des déchets, des risques naturels et industriels, des questions environnementales etc., nous a permis de répertorier 43 conflits locaux. La collecte de ces 43 conflits a été réalisée au travers du traitement qu'en a fait la presse locale. Pour

autant, notre travail ne prétend à aucune exhaustivité dans la mesure où le « filtre » choisi amène de lui-même une certaine subjectivité. Notre travail vise à caractériser le matériau obtenu afin de donner un profil régional de la conflictualité proposant un croisement de typologies d'acteurs mobilisés, de territoires concernés, de thématiques privilégiées et de modes de contestation pratiqués.

Analyse de l'échantillon

Les 60 entretiens¹ se répartissent de la manière suivante :

Tableau 1 : Echantillon

<i>CATEGORIES / DEPARTEMENTS</i>	11	30	34	66	ESPAGNE	AUTRES	TOTAL
ELUS	6	2	8	3	1	1	21
ACTEURS ECONOMIQUES	2		7	2	2	1	14
ASSOCIATIONS	3	1	9	4	1	1	19
TECHNICIENS ETAT			1				1
TECHNICIENS COLLECTIVITE	1		2				3
UNIVERSITAIRES						2	2
TOTAL PHASE 2	12	3	27	9	4	5	60

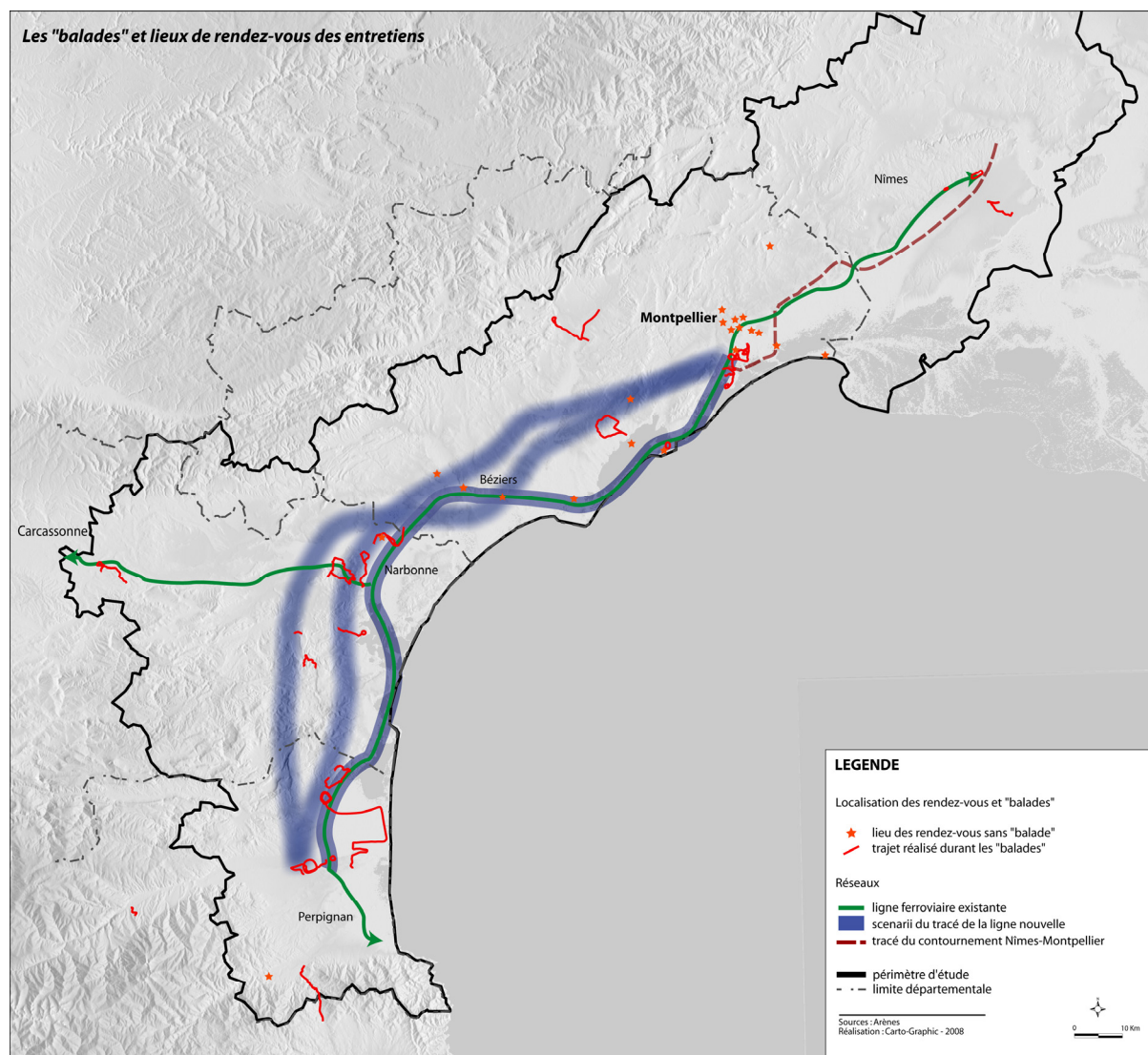
Au total, en phase 2, 60 entretiens ont été réalisés et 98 personnes rencontrées. En effet, un certain nombre d'acteurs contactés ont souhaité être accompagnés par d'autres personnes (collègues, assistants, associés, collaborateurs, techniciens etc.). Nous avons donc rencontré 40 personnes lors des 21 entretiens d'élus, 29 personnes lors des 19 entretiens d'associatifs et 23 personnes lors des 14 entretiens d'acteurs économiques. Les autres acteurs sont venus seuls aux rendez-vous.

Enfin le critère retenu pour classer territorialement les acteurs (départements, Espagne, autres régions françaises) est celui du siège de la structure qu'ils représentent. C'est pour cette raison que le département de l'Hérault est fortement surreprésenté, Montpellier abritant le siège de la plupart des organisations régionales.

¹ Au total, 79 personnes ont été contactées ; 19 demandes n'ont pas abouti.

Cartographie des « balades » et sites des rendez-vous

Carte 1



I.2 Rappel des principaux résultats de la phase 1

Les principaux enseignements de la phase 1 de l'étude de contexte peuvent être synthétisés à travers trois principaux aspects : l'histoire politique du premier projet appelé alors TGV Languedoc-Roussillon, les évolutions structurelles et économiques du territoire et les enjeux de transport de voyageurs et de marchandises pour la région.

I.2.1 Histoire du projet

Le projet de TGV Languedoc-Roussillon s'est focalisé principalement entre 1990 et 1995 autour de la négociation sur un tracé plutôt que sur un projet de service ferroviaire. Cette méthode de négociation du tracé a été imaginée pour obtenir l'accord des communes concernées et pour éviter de reproduire les conflits du TGV Méditerranée. L'existence d'un tracé réputé «consensuel» n'a pourtant pas démontré l'opportunité du projet. Au contraire, l'accord sur le tracé a toujours repoussé le débat nécessaire sur l'opportunité du projet, et sur sa rentabilité.

Par la suite, l'abandon du projet résulte d'un portage politique infructueux. Le désengagement de l'Etat du financement des projets ferroviaires n'est pas admis par les acteurs politiques et est ressenti comme une injustice. La position des collectivités reste obstinément celle de la dépendance et de la réclamation vis-à-vis de l'Etat. Cette posture de la région «victime» s'est imposée au fil du temps. Les élus ne cessent de dénoncer le traitement de défaveur que Paris et Bruxelles réserveraient à la région, tandis que la presse et les acteurs ont fini par reprocher aux élus d'être en fait responsables de cette défaveur, du fait de leurs querelles et de leur faible poids politique. La non-réalisation du TGV LR n'est donc pas une péripétie dans la longue histoire du projet, c'est un échec du projet conçu à l'époque. Cette analyse amène ainsi à concevoir un nouveau projet : la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP).

I.2.2 Dynamiques territoriales

La phase 1 de l'étude de contexte a montré que la région Languedoc-Roussillon devait faire face à des évolutions profondes en termes de dynamiques territoriales.

L'accroissement démographique est globalement bien perçu par les acteurs rencontrés mais la maîtrise de l'extension urbaine associée à une forte consommation de l'espace est jugée primordiale pour l'avenir du territoire. Les Programmes de Prévention du Risque Inondations (PPRI) et les Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT), pour la plupart en cours d'élaboration dans la région, contribuent à cette volonté, même si l'ambition de ces documents n'est pas uniforme quant à la limitation de l'étalement urbain.

Le littoral présente un enjeu à la fois urbain, environnemental et touristique. En effet le Languedoc-Roussillon est la 4^{ème} région touristique française, avec 60% des 300 000 résidences secondaires localisées sur le littoral. L'offre touristique est en crise et tente de s'adapter aux nouveaux standards et attentes de la clientèle. On assiste par exemple au développement de campings ayant une fonction de « parcs de résidences secondaires » comme alternative à la saturation du marché de l'immobilier.

La problématique de l'arrière-pays rural est étroitement associée à la crise viticole que subit la région depuis 1999 avec une crise de la commercialisation, la hausse des stocks et la baisse des prix. L'arrachage définitif et la faillite d'une partie des exploitants facilitent la libération des terrains et du bâti à la fois pour le développement des résidences secondaires et l'urbanisation aux abords des villages.

Ces évolutions liées à la déprise viticole et l'extension urbaine sont des facteurs déclencheurs d'une prise de conscience forte des acteurs locaux vis-à-vis de la préservation de leur patrimoine paysager. La richesse paysagère, notamment celle de l'arrière-pays, est reconnue institutionnellement mais peu identifiée et mise en valeur par les acteurs locaux (« territoire invisible »).

Par ailleurs, la région se distingue par une diversité des situations dans ses sous-territoires régionaux allant jusqu'à une fracturation de l'espace régional. En effet, la métropole montpelliéraine et l'agglomération nîmoise sont tournées vers la Vallée du Rhône tandis que la région de Perpignan subit le tropisme de la Catalogne espagnole. Béziers et surtout Narbonne sont tournées vers l'ouest et l'attraction toulousaine. La succession de pôles urbains de plus ou moins grande importance peut constituer un atout, sous réserve d'une spécialisation et d'une identification en pôle de compétitivité.

Enfin, une des particularités de la région est la concentration des infrastructures (routières, ferroviaires,...) dans un même couloir de passage du fait des contingences environnementales, structurelles, et de l'étalement urbain, ce qui a un impact sur la représentation collective du territoire et sur le positionnement d'une nouvelle infrastructure. La ligne est en effet perçue comme un rapprochement entre pays du nord et pays du sud sans articulations avec le Languedoc-Roussillon, qui risquerait de ne pas

recueillir les gains potentiels de l'infrastructure.

I.2.3 Le transport

L'intérêt du transport de voyageurs est principalement perçu entre les grandes métropoles régionales (Montpellier, Marseille, Toulouse, Barcelone, Lyon). Une ligne nouvelle tournée vers les déplacements voyageurs de longue distance aurait du mal à susciter l'enthousiasme du territoire, qui n'est déjà pas si mal loti en la matière. Les déplacements de courte distance ne semblent pas aujourd'hui intégrés dans les représentations des services potentiels d'une ligne nouvelle ; les liaisons express régionales (LER/TER) sont considérées à part du projet. Pourtant leur importance stratégique nécessite que le projet de ligne nouvelle leur soient finement articulé. Dans ce sens, le projet de ligne nouvelle pourrait éventuellement, et partiellement, répondre aux difficultés et à la fracturation de la région. Cependant, plutôt que par des liaisons entre les pôles, les acteurs voient le développement urbain et l'unité du territoire se construire par le biais de la croissance démographique des pôles urbains existants.

Le transfert modal est évoqué dans une logique de décongestion plutôt que de lutte contre le réchauffement climatique. Mais un scepticisme règne sur la capacité du train à concurrencer la route en particulier vis-à-vis du fret. L'hégémonie de la route est trop grande pour être contestée et les perspectives du développement du fret ferroviaire trop divergentes pour être crédibles. Le fret ferroviaire montre à la fois d'importants signes de développement, mais aussi des freins en termes d'organisation, de gestion, de coût et d'intermodalité. De plus les prévisions sur le trafic de fret ferroviaire (type de trafic et projection) semblent divergentes et incertaines.

En conséquence, l'enjeu pour le débat public, s'il doit rompre avec les images anciennes associées à ce projet, est bien d'éviter la répétition des discours actuels, pour faire en sorte que les collectivités locales soient parties prenantes dans la définition et le financement du projet à terme.

II. La vie publique et politique du projet : juillet 2007 - mai 2008

Avant d'entrer au cœur de l'analyse des entretiens d'acteurs, qui constituent l'essentiel du rapport, il paraît utile de faire le point sur les prises de position officielles sur le projet (II.1) depuis la fin de la phase 1 de l'étude de contexte, et d'analyser le discours public tel qu'il est exprimé à travers la presse (II.2). On se reportera utilement à la chronologie présentée en annexe 1.

II.1 Les prises de position publiques des collectivités

Dans leurs prises de position officielles et publiques, les acteurs publics plébiscitent le projet de manière générale. Comme le souligne un élu lors d'un entretien : « *tout le monde le veut ce projet ! [...] Qui va être contre ?* ». Un consensus semble se dégager autour de la nécessité de faire la ligne nouvelle et les substantifs de « chaînon » ou « maillon manquant » restent ancrés dans les discours. Au-delà de cet acquiescement général, les controverses portent davantage sur les fonctionnalités de la ligne nouvelle et les modalités de son financement.

En matière de financement, les collectivités ont pris des positions tranchées autour du projet de **contournement de Nîmes et de Montpellier (CNM)** : en janvier 2008, André Vézinhet, Président du Conseil général de l'Hérault, refuse de participer au cofinancement du projet et fait passer une motion de « rejet » à l'unanimité du Conseil général. Selon lui, il s'agit d'un projet dont l'enjeu s'inscrit dans un axe européen et dans une politique de maillage du pays ; c'est pourquoi c'est à l'Etat et l'Europe de payer. André Vézinhet oppose son refus de financement à celui de l'Etat de transférer aux collectivités comme le département les ressources financières nécessaire au regard des nouvelles compétences revenant aux Conseils généraux dans le cadre de la phase 2 de la décentralisation.

Georges Frêche, Président du Conseil régional, de son côté, accepte le cofinancement du CNM, mais le conditionne à l'inscription de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan en CIIACT². Globalement, la collectivité régionale, par la voix de son Vice-Président aux Transports, l'ancien Ministre Jean-Claude Gayssot, intervient régulièrement pour demander un soutien plus important de l'Etat au ferroviaire, en matière de fret, d'effectif cheminot, d'aide au financement des transports publics locaux, etc.

Parmi l'ensemble des acteurs institutionnels, la **Région** et son Président Georges Frêche s'affirment comme leaders sur ce projet. Ce dernier se veut rassembleur et appelle ses pairs à « l'union sacrée » (Midi Libre du 29/04/2008). Georges Frêche s'efforce d'ailleurs de peser par des moyens financiers dans les moments de crise en proposant que la Région assure le cofinancement aux côtés des autres collectivités pour pallier au désengagement du Conseil général de l'Hérault³. Il agit en même temps avec une certaine prudence, lorsqu'il tempère les enthousiasmes suite à l'inscription du projet LNMP dans le projet de loi Grenelle I du 7 mai 2008 : « *l'inscription dans la loi ne suffit pas même si c'est une évolution importante, j'en ai vu d'autres, on ne m'endort pas facilement* » (voir plus loin II.1.2).

La position des **départements**, ensuite, est contrastée du point de vue des fonctionnalités. Si les Conseil généraux du Gard et de l'Hérault se positionnent davantage en faveur d'une ligne mixte, le département de l'Aude, très favorable au projet, envisage également la liaison avec Toulouse. Le département de l'Aude a d'ailleurs annoncé pendant la dernière campagne des municipales, qu'il cofinancerait le projet. Enfin, le Conseil général des

² Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité du territoire

³ Les négociations entre G. Frêche et A. Vézinhet sur le co-financement de la ligne nouvelle font échos à un renvoi d'ascenseur après le co-financement du tramway par le département.

Pyrénées-Orientales envisage cette ligne comme une opportunité de « ne plus être le bout de l'Europe », mais d'être positionné sur des grands axes européens, vers les Balkans, vers le Rhin et l'Europe du Nord, vers Paris, Lille et Londres.

Enfin, les principales **agglomérations** quant à elles, souhaitent toutes être desservies par le TGV.

Aux deux bouts de la ligne, le projet reçoit un soutien inconditionnel de l'agglomération montpelliéraine et de l'agglomération perpignanaise.

Côté **nîmois**, l'agglomération souhaite, dans la suite logique du projet de Contournement de Nîmes et de Montpellier, une ligne mixte qui permettrait de sortir les trains de fret du centre ville, et de maintenir cependant un maximum de TGV s'arrêtant à Nîmes centre.

La Communauté d'agglomération de **Montpellier** souligne l'urgence du projet qualifié une fois de plus comme de maillon manquant pour la Région, permettant de propulser l'agglomération et la région dans une échelle européenne et pouvant favoriser l'Euro-région. Selon ses représentants, il s'agit d'un projet majeur pour l'évolution de la région d'un point de vue économique. L'agglomération se positionne pour une ligne mixte participant au développement durable et au développement de l'intermodalité, dans un axe d'infrastructures entre Marseille, Toulouse et Barcelone.

Dans le triangle **Béziers-Narbonne-Carcassonne**, une concurrence s'est instaurée pour les gares et la desserte de leurs territoires respectifs. Si Carcassonne et Narbonne ont davantage le regard tourné vers l'ouest et la liaison vers Toulouse et Bordeaux, Béziers se tourne davantage vers Montpellier. L'agglomération de Carcassonne envisage ensemble la ligne nouvelle et la liaison Toulouse-Narbonne, comme une jonction entre Atlantique et axe méditerranéen, mettant Carcassonne au cœur et se positionne en faveur d'une ligne à grande vitesse.

La Communauté d'agglomération de **Perpignan Méditerranée** inscrit la ligne nouvelle dans sa lecture des territoires en positionnant Perpignan au cœur d'une future agglomération polycentrique allant de Gérone à Narbonne. Privilégiant la vitesse sur la ligne nouvelle, l'agglomération souhaite dégager des sillons pour le fret sur la ligne existante, qui puisse s'articuler avec le développement du Marché Saint-Charles.

II.2 Analyse médiatique : les débats récents liés à la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan à travers la presse

II.2.1 Les principaux sujets traités par la presse entre juillet 2007 et mai 2008

II.2.1.1 Le Grenelle de l'environnement

Le « Grenelle de l'environnement » offre un contexte favorable au projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan. Reprenant une interview accordée au Figaro, le Midi Libre (14/02/2008) fait état de l'annonce par Jean-Louis Borloo, Ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, et initiateur du « Grenelle » du lancement des « *LGV transversales* », parmi lesquelles Montpellier-Perpignan, reliant ainsi « *la France, l'Espagne et l'Italie* » en réalisant « *la grande traversée est-ouest par le sud* ». Ces déclarations d'intention sont confirmées par l'inscription de la LGV Montpellier-Perpignan dans la loi « Grenelle » visant à créer 2000 kilomètres de lignes supplémentaires pour les trains à grande vitesse d'ici 2020. « *Une belle victoire* » selon Georges Frêche (Midi Libre, 02/05/08), qui se montre cependant circonspect à plusieurs reprises : « *des projets de loi avortés, il y en a eu des masses* », « *des lois qui finissent au cimetière des lois, j'en ai vu des centaines* » (Midi Libre,

07/05/08). Une prudence qui semble justifiée eu égard au précédent de l'APS de 95, précédent qui curieusement n'est que rarement évoqué. Prudence partagée par Jean-Louis Roumégas, porte-parole des Verts pour la région, qui remarque que le projet languedocien serait d'autant moins sûr « *qu'il est l'un des seuls à ne pas être chiffrés* » (Midi Libre, 11/05/08). Car le principal obstacle, c'est le financement. Il en va de même pour Le Monde (02/05/08), qui estime que le financement du projet de loi « *reste vague* ». « *Qui va payer ?* » s'interroge également la Dépêche du Midi (02/05/08), qui analyse les mesures concernant les transports de la loi « Grenelle » comme un... « *nouvel avis de ralentissement* ». Dans un dossier récent, l'Express revient sur « *l'épineuse question du financement* », estimant que la « *chance de ce nouveau TGV* » est de faire partie des 2000 km de nouvelles voies ferrées prévues par le Grenelle (L'Express, semaine du 05/06/08). Serait-ce suffisant face aux impératifs économiques ? L'incertitude est confirmée par ce « scoop » de la Gazette de Montpellier (14/05/2008), qui affirme que « *le tronçon Montpellier-Perpignan ne figurait pas dans le projet de loi initial* » et qu'il a été « *repêché in extremis* ». Ce qui lui confère manifestement un statut de priorité... moins « prioritaire » que d'autres. C'est malgré tout « *peut-être une avancée significative* », comme le remarque avec circonspection le Midi Libre (02/05/08), car « *jusqu'à l'Etat ne s'était jamais autant engagé sur cette ligne nouvelle* ».

II.2.1.2 Le Sommet franco-espagnol de janvier 2008

Le 20^{ème} sommet franco-espagnol a surtout mis sur le devant de la scène médiatique le sujet épineux de la THT. Une place plus modeste est faite aux questions de transports. Quant à la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, elle brille... par son absence. Elle n'est même pas mentionnée ! Selon le Midi Libre, « *la véritable accélération s'est produite sur la ligne à grande vitesse atlantique* », avec la signature d'un accord international pour la création d'une commission intergouvernementale qui supervisera les études de conception puis les travaux.

II.2.1.3 Le financement du CNM

Georges Frêche le martèle à chaque occasion : la participation de la Région au financement du CNM est assujettie à l'inscription au prochain CIIACT du tronçon Montpellier-Perpignan. Si l'on en croit la presse, il devrait avoir lieu avant fin 2008. Début juin 2008, aucune décision n'a été prise. Christian Dubost, Directeur régional de RFF, juge impérative l'inscription de la LGV Montpellier-Perpignan au CIIACT (Indépendant, 20/12/07). Si elle paraît un préambule à la réalisation du « tronçon manquant », la question du financement du CNM a surtout été l'occasion d'un « couac » retentissant. « *Pour le TGV, je ne paierai rien du tout !* », annonce tout bonnement André Vézinhet, Président PS du Conseil général de l'Hérault dans une interview où il ne mâche pas ses mots (Gazette de Montpellier, semaine du 10/01/2008). Il justifie sa position au moyen d'arguments très semblables à ceux employés par Jacques Blanc lorsque ce dernier présidait la Région Languedoc-Roussillon. D'une part, les autres TGV ont été financés « *hors la participation des départements* », et d'autre part selon des montages variables, « *au gré de la fantaisie des décideurs* » (Midi Libre, 14/12/07). Selon André Vézinhet, Damien Alary, Président du CG du Gard a accepté de financer le CNM sous pressions : « *il m'a dit : je suis sur ta position. Il n'a pas l'intention de payer* ». La perception du territoire qui sous-tend cette décision du Conseil général de l'Hérault est celle, historique, de la région comme lieu de passage. Il y aurait ainsi peu de retombées à envisager pour la région, et c'est donc aux « autres » (L'Europe, l'Etat) de payer. Sur ce dossier, Georges Frêche et André Vézinhet, qui fut son bras droit, se livrent à un jeu de pressions : « *S'il veut jouer à ce jeu là, on va jouer ensemble !* » La rivalité exacerbée entre les deux hommes n'est un secret pour personne, et il est probable que celle-ci interfère dans les questions de financement, comme l'indique l'intervieweur, Henri-Marc Rossignol. Face au

refus ferme d'André Vézinhet, Georges Frêche, le « *sauveur* » (Hérault du Jour, 30/01/08) financera pour moitié (30 millions d'euros) la part du CG de l'Hérault, l'Etat « complétant » pour les 30 millions manquants. Mais au-delà de la rivalité des deux ténors politiques, le refus par le CG de l'Hérault de financer le CNM a été voté à l'unanimité... Une « union sacrée », mais contre le financement du projet, assez mal venue car précédant de peu le sommet franco-espagnol, témoin d'une volonté politique locale toujours en ordre dispersé.

II.2.1.4 Les causes de l'échec de l'APS 95

Les causes de l'échec de l'APS de 1995 sont évoquées, mais à une fréquence et avec une virulence sans commune mesure avec ce que nous avons pu constater lors de la crise (1996-2004) aux multiples rebondissements qui s'est déroulée suite à la « mise en sommeil » de l'APS 95. Retrouvant les accents d'alors, Georges Frêche bat sa coulpe. « *Nous avons tout loupé* », déclare-t-il, mais ne se prive pas de s'en prendre à son « ennemi intime » Jacques Blanc, comme au « bon vieux temps » de leur lutte pour la présidence de la Région : « *Il n'a rien fait pendant quinze ans* ». (Midi Libre, 29/04/2008). Jacques Blanc se défendra en tenant une conférence de presse (Midi Libre, 03/05/08) : « *Je ne peux pas accepter qu'on m'attribue les retards du TGV* ». Polémique toujours pendante, Georges Frêche assénant à Jacques Blanc lors d'une séance au Conseil régional : « *vous êtes nul pour les trains parce que vous n'aviez que deux gugusses de la SNCF pour vous aider à la Région* » (L'Hérault du Jour, 14/05/2008). La Gazette de Montpellier (14/05/2008), prend la défense de Jacques Blanc, estimant que ce dernier « *avait fait des pieds et des mains pour obtenir cette ligne, mais il avait été trahi par son copain Raffarin, lequel avait retiré le projet de la liste des priorités nationales*. » Un argument rebattu, imputant la responsabilité de l'échec de l'APS de 1995 à Paris et au jacobinisme. De manière générale, le discours victimiste a presque totalement disparu de la scène médiatique, alors qu'il était très présent durant les « mésaventures » de l'APS de 1995.

II.2.2 Evolution des représentations et des traitements du projet dans la presse

II.2.2.1 Détachement de l'APS 95

L'APS de 1995 suscite peu de nostalgie. C'est une trace, même si à l'occasion certains y font référence, tel André Pla, Maire de La Palme (Aude) : « *Ce qui m'inquiète, c'est qu'on nous disait la même chose en 95 ! (...) Résultat on a perdu dix ans, et nous apprenons à présent que le tracé véritable ne sera connu qu'à l'issue du débat public. Ça aussi, ça m'inquiète ! A l'époque on s'est battu jusqu'au bout pour trouver un tracé qui ne pénalise pas les communes. Si tous ces efforts n'ont servi à rien...* » (Indépendant, 20/05/08). De manière plus générale, « *le temps n'est plus à la complainte* », comme le résume parfaitement l'éditorialiste Philippe Palat (Midi Libre, 29/04/08). Et si Georges Frêche ne manque pas d'égratigner Jacques Blanc en lui imputant l'échec de l'APS de 95, il reconnaît simplement qu'« *il faut tout revoir et partir de zéro* » (Midi Libre, 29/04/2008), sans évoquer les raisons d'une « remise à plat » du projet. L'idée de la nécessité de nouvelles études est globalement acceptée par les acteurs, tel Gabriel Caubet, alors président de l'association TGV Développement, qui selon Christian Dubost, Directeur régional de RFF, n'est pas resté « *scotché à l'avant-projet sommaire de 1995* » (Midi Libre, 27/09/07).

II.2.2.2 Mobilisation locale : un léger mieux

Les élus

Les élus locaux ont paru plus mobilisés, au premier chef Georges Frêche qui s'est « *mouillé jusqu'à la chemise* », comme il le dit lui-même (Midi Libre, 29/04/2008). « *Très actif sur ce projet* » reconnaît le Midi Libre (02/05/08), le Président de Région retrouve les accents de 2003, en appelant à « l'union sacrée ». Il se montre sensible à ce qui a fait si cruellement défaut lors le l'APS de 95 : une volonté unie, qui doit fédérer les politiques de tous bords, mais au-delà : « *une région entière doit se lever* » (id.), sans pour autant évoquer les moyens de fédérer les énergies. Il a également compris que la participation au financement au projet (refusée par Jacques Blanc, Président de la Région à l'époque de l'APS de 95) était une condition *a minima* de la réussite du projet.

Des premiers résultats ont été obtenus avec l'inscription de la LGV Montpellier-Perpignan dans le projet de loi Grenelle, qui a été le fruit d'efforts intenses de la part de politiques de droite comme de gauche, si l'on en croit Jean-Claude Gayssot, Vice-président du Conseil régional et ancien Ministre des transports (Gazette de Montpellier, 14/05/2008). On est encore loin de l'union sacrée toutefois, comme en témoigne le refus du département de l'Hérault de voter les 60 millions d'euros pour le CNM (voir supra II.2.1.3). Le Préfet de Région fait le constat d'une volonté locale toujours dispersée, ce qui naguère greva les chances de réussite de l'APS de 95. Particularisme local, si l'on en croit l'expérience du Préfet : « *J'ai été en poste dans d'autres régions, et j'ai pu constater que partout les gens se mobilisent pour avoir le TGV et se battent comme des chiens* ».

L'instrumentalisation politicienne du dossier persiste. Ainsi du débat autour de la gare de Narbonne lors des dernières élections municipales (lire encadré page 68). Un autre argument politicien refait surface à l'occasion, largement employé lors des controverses passées autour de l'APS de 95, celui de la rivalité avec les autres projets LGV, au premier chef le trajet Paris-Bordeaux-Madrid. En référence au lobbying d'Alain Juppé (Bordeaux), Jean-Pierre Raffarin (Poitou) et Michèle Alliot-Marie, Georges Frêche l'a baptisée la « *ligne UMP* » (Midi Libre, 07/05/08). Cependant, l'instrumentation politicienne demeure moins exacerbée qu'à l'époque de la rivalité Blanc-Frêche lors des élections régionales de 2004.

La population

Elle reste insuffisamment impliquée, comme le regrette le Préfet de l'Aude Gérard Dubois, suite à la réunion d'information sur la ligne nouvelle tenue à Narbonne, qu'il juge décevante en termes de participation : « *Il faut s'attendre à un bouleversement total de la vie des habitants de ce territoire, les enjeux sont colossaux, et compte tenu de ces enjeux, les gens ne sont pas mobilisés* » (Indépendant, 20/05/08). Un constat que l'on peut appliquer aux acteurs économiques et associatifs, totalement absents de la scène médiatique sur le sujet. Leur mobilisation, pourtant bien faible alors, paraît même en retrait par rapport à l'APS de 95.

La presse

Elle a modifié son point de vue sur le sujet. N'étant plus en quête de coupables sur les raisons de l'échec de l'APS de 95, et abandonnant le ton victimiste, elle suit dorénavant l'évolution du dossier de manière plus « neutre », avec un optimisme qui reste très mesuré. Christian Dubost, Directeur régional de RFF, est ainsi interpellé (La Gazette de Montpellier, 06/12/07) : « *On parle de la ligne nouvelle entre Nîmes et Perpignan depuis 15 ans. Si elle était aussi indispensable que ça, elle sera (sic) en service depuis longtemps, non ?* » On ironise sur les délais à l'occasion « *Une ligne TGV pas si pressée que ça !* » titre l'Indépendant (20/05/08), tandis que l'Hérault du Jour (14/07/07) constate qu'« *il faudra 30 ans pour rallier les 150 km qui séparent Montpellier du centre du monde !* », soit la gare de Perpignan, selon le mot fameux de Salvador Dali. La presse nationale sera plus enthousiaste à l'occasion : « *Nîmes, Montpellier, Perpignan. Le TGV... Enfin !* » titre en

une l'hebdomadaire L'Express, qui consacre un dossier de douze pages au sujet (semaine du 05/06/08).

II.2.2.3 Le retour de la volonté de l'Etat, malgré des incertitudes

Le contexte du Grenelle de l'Environnement, préconisant la réalisation de 2000 km de lignes à grande vitesse d'ici à 2020, est favorable au projet. Comme l'analyse l'éditorialiste Gérard Durand, « *le Grenelle a surtout changé l'état d'esprit : la toute-puissance de la route a été un peu ébranlée* » (Midi Libre, 18/11/07). L'inscription du tronçon Montpellier-Perpignan dans le projet de loi « Grenelle » est un premier pas vers la concrétisation. Le Ministre de l'Environnement Jean-Louis Borloo s'implique personnellement, allant jusqu'à affirmer qu'il fallait « *faire la ligne Montpellier-Perpignan à toute blinde* » (Midi Libre, 24/11/07). En visite à Nîmes, François Fillon, interpellé par Georges Frêche sur ce « *dossier qui traîne depuis quinze ans* » confirme une accélération du programme TGV grâce à une fiscalité écologique. Et le Premier Ministre de conclure « *je ne doute pas, dans ces conditions, que le bout de ligne qui manque entre Nîmes et Perpignan sera dans les priorités immédiates du gouvernement* ». (L'Indépendant et le Midi Libre, 20/10/07). Engagement prudent du chef du gouvernement, mais engagement tout de même, qui réitère ainsi la promesse faite lors de sa visite madrilène à José Luis Zapatero de faire avancer le dossier du TGV franco-espagnol (L'Indépendant, 28/07/07). La volonté de l'Etat s'incarne avec le plus de force en la personne du Préfet de Région Cyrille Schott qui « *a longuement œuvré pour associer les collectivités de la région au cofinancement* » (Les Echos, 29/04/08) Un préfet dynamique qui « *se bouge énormément* » (Gazette de Montpellier, 14/05/2008) ; l'énergie qu'il consacre à ce dossier est saluée à plusieurs reprises. Enfin, très récemment, c'est à nouveau Jean-Louis Borloo qui, répondant au Sénat à une question du Sénateur-Maire de Béziers Raymond Couderc, lui indique qu'il se rendra « *prochainement dans la région pour signer un accord avec l'ensemble des parties, accord qui nous permettra d'accélérer le processus et de ne pas attendre 2020. Nous pourrions ainsi, me semble-t-il, comme sur la partie Perpignan - Montpellier, réaliser l'ensemble du dispositif pour 2015* » (Midi Libre, 30/05/08). Cette annonce est ensuite tempérée (la date de 2015 sera celle du début et non de la fin des travaux, conformément au calendrier prévisionnel de RFF), mais elle constitue un signe supplémentaire d'actualité du projet dans les réflexions de l'Etat.

Cependant, ce retour de la volonté de l'Etat ne doit pas occulter les obstacles. « *J'ai le soutien affirmé du Préfet de région. Mais il n'a aucune certitude* » (Midi Libre, 29/04/08) déclare Georges Frêche. Cette phrase souligne à nos yeux les limites de la volonté de l'Etat, limites face aux questions de financement au premier chef. Ainsi, au mois d'avril 2008, la Cour des Comptes a rendu un rapport qui fustige la réforme du système ferroviaire de 1997 qui a conduit à la création de RFF, lui transférant les 20 milliards de dettes jusqu'alors supportés par la SNCF, un « *artifice comptable* » pour diminuer la dette publique. La Cour des Comptes évoque également la question des investissements, préconisant une priorité à « *l'entretien par rapport à l'extension du réseau, notamment la création de nouvelles lignes TGV, coûteuses et pas toujours rentables* » (AFP, 16/04/08). Une information qui n'a curieusement pas été reprise par la presse locale en Languedoc-Roussillon, alors que la presse nationale et la presse régionale hors LR a abondamment commenté le sujet⁴. « *TGV, le casse-tête du financement des nouvelles lignes* » titre par exemple Le Parisien (30/04/08). L'article reprend les conclusions de la Cour des Comptes, notamment sur la question de la rentabilité des lignes nouvelles : « *Les bilans a posteriori (...) mettent en évidence une rentabilité en général bien plus faible qu'espérée initialement en raison d'une sous-estimation des coûts et d'une surestimation*

⁴ Par exemple en Midi-Pyrénées : « *L'Etat semble donc vouloir laisser l'ardoise aux collectivités. Il a déjà construit les lignes les plus rentables, il sait qu'en même temps il faudra payer très cher la remise en état du réseau secondaire très délabré* ». La Dépêche, 02/05/08.

du trafic assez systématiques". » Mais au-delà, le quotidien apporte d'autres arguments ne plaidant guère en la faveur de nouvelles LGV, arguments émanant notamment de... RFF : « *Le réseau classique ne doit pas être "sacrifié sur l'autel de la grande vitesse", estime aussi RFF dans son journal interne. Qui plus est, les futures LGV risquent d'être encore plus chères que les premières "en raison d'une géographie plus mouvementée", analyse l'établissement public. De plus, poursuit RFF, "les plus gros gisements de trafic (Paris-Lyon, Paris-Bordeaux, Paris-Lille) sont déjà couverts, en conséquence le montant des recettes dégagées par les futures lignes ne pourra se situer au même niveau*". » On notera la distorsion entre le discours tenu au niveau régional et celui de la direction générale de RFF. Le rapport de la Cour des Comptes signale-t-il un dur retour à la réalité pour le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan ? Rappelons que le rapport Rouvillois (1996) avait prélué à « l'enterrement » de l'APS de 95... Ou bien la volonté politique fera-t-elle fi du pragmatisme économique cette fois-ci ?

Les points clés sur les évolutions du contexte entre juin 2007 et juin 2008

- Le Grenelle de l'Environnement a changé la donne, dans les esprits et par la loi citant le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan parmi les projets prioritaires.
- L'ensemble des collectivités soutient le projet. Leurs positions varient un peu sur les fonctionnalités, et beaucoup sur le financement...
- La position de l'Etat a évolué vers l'affirmation d'une volonté politique, mais celle-ci paraît toujours plus contrainte par les conditions de financement difficiles, et la faible rentabilité des projets de ligne nouvelle.
- L'abandon du projet d'APS 95 pèse moins sur le débat, et le « victimisme » régional semble s'estomper.
- La Région a pris la tête du portage politique du projet, sans garantir pour autant une véritable « mobilisation générale » de tous les acteurs de la région.

III. Le débat sur les fonctionnalités

Introduction sur les fonctionnalités

Plusieurs éléments permettent de comparer les différents scénarios de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan : les tracés, le positionnement des gares, l'insertion environnementale, le coût de construction... Parmi ces éléments les fonctionnalités, ou plus simplement les fonctions, de la ligne nouvelle, ont une place à part en ce qu'elles constituent dans la justification du projet. Les fonctionnalités recouvrent ce que l'on attend de la ligne non seulement en matière de service de transport mais également en effets induits sur l'aménagement et le développement du territoire. Est-ce qu'on attend de pouvoir se déplacer plus vite ou dans de meilleures conditions ? Aller à Paris ou Madrid ? Développer le fret ferroviaire ou le trafic de voyageurs ? Souhaite-t-on la réaffirmation des villes centres ou l'émergence de nouveaux pôles de vie ? Autant de questions dont les réponses orientent la vocation de la ligne nouvelle.

De ce fait, la question des fonctionnalités de la ligne nouvelle doit être au cœur du futur débat public. C'est sur la base des fonctionnalités que va pouvoir s'apprécier l'opportunité du projet. En effet, l'opportunité d'un projet a été entendue dans plusieurs débats publics comme étant constituée par la seule adhésion du plus grand nombre des parties. Or si l'opportunité est un choix, qui doit effectivement être partagé, l'adhésion du plus grand nombre ne garantit pas que ce choix soit construit sur une utilité. Cette utilité doit se fonder sur une vision commune des services que pourra rendre le projet. L'ensemble des entretiens se sont donc portés dans un premier temps sur les différents services ferroviaires (III.1), leur degré de priorité, les attentes qu'ils suscitent, et enfin la manière dont ils s'articulent en général et plus précisément à l'intérieur des scénarios présentés aux acteurs (III.2). Une autre façon de considérer l'opportunité a été d'interroger les acteurs sur les changements régionaux attendus de la ligne, en particulier les effets de la ligne sur le développement économique (III.3).

Un cadre général : le report modal

Le report modal s'impose dans les entretiens comme le cadre de réflexion et d'objectifs depuis le Grenelle de l'Environnement. Au lieu de s'appuyer sur la seule incapacité de la ligne actuelle à écouler les flux - logique de la gestion du réseau - l'opportunité de ce projet semble se positionner plus fortement sur la nécessité d'un développement du mode ferroviaire selon un choix politique que la plupart des acteurs revendiquent. Le report modal est donc un sujet qui traverse les réflexions sur les trois principaux services ferroviaires, comme le montre le tableau suivant :

Tableau 2 : Synthèse simplifiée du report modal vers le ferroviaire, envisagé par les acteurs :

Famille de service :	Report modal...	... vers ...
Voyageurs longue distance	de l'avion	le TGV
Voyageurs courte et moyenne distance	de la voiture individuelle	le TER
Marchandises toutes distances	du camion	le train de fret

III.1 Les services ferroviaires à venir

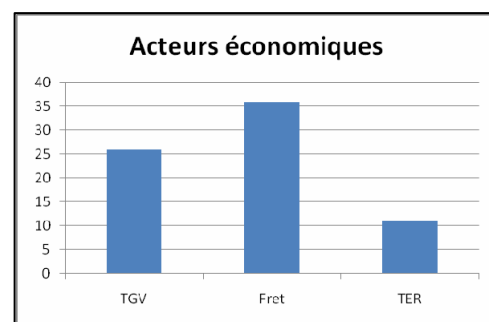
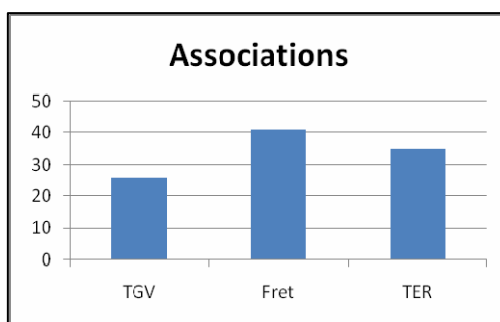
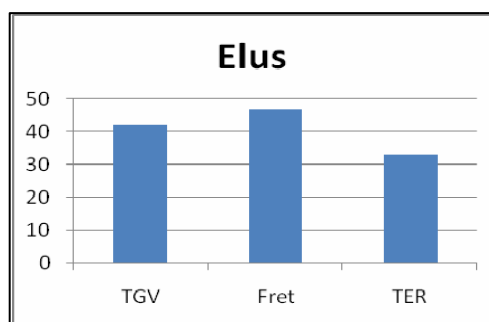
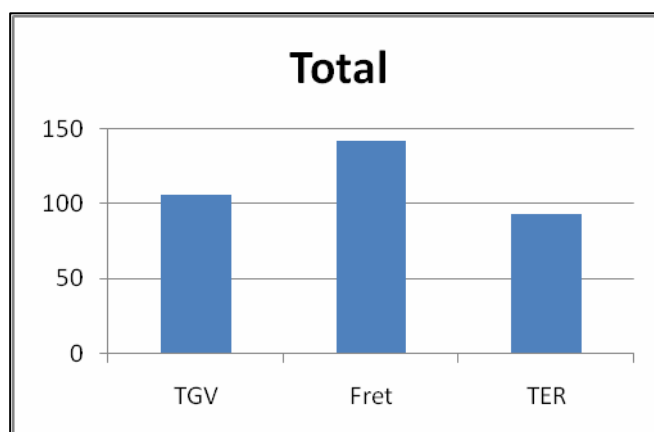
Le fret ferroviaire : le retour ?

Parmi les différents services, les entretiens ont proposé une hiérarchisation entre les trois grandes familles de services de transport : le transport de voyageurs à longue distance (correspondant en France aux trains Grandes lignes, dont les TGV), le transport de voyageurs à courte et moyenne distance (principalement les TER intercités et les TER périurbains ou les trains de banlieue), et enfin le transport de marchandises.

Au cours des entretiens, les acteurs ont été interrogés sur l'ordre de priorité à établir entre ces différents services. Autrement dit, quel type de train leur paraissait prioritaire à développer si le projet permettait d'augmenter la capacité ferroviaire globale.

Il apparaît très nettement à l'issue de l'enquête que parmi ces services, le transport de marchandises domine l'ensemble des attentes de toutes les catégories d'acteurs. Il est en effet jugé « très prioritaire » par 57 % des personnes rencontrées. Et même si ce taux diminue pour les catégories des élus et des associatifs, il est toujours supérieur à celui des autres services ferroviaires, comme l'indiquent les tableaux suivants.

Figure 1 : Degrés de priorité des différents services ferroviaires



* Agrégation des priorités données aux services ferroviaires. (Pondération des données qualitatives : Très prioritaire : 3 ; Assez prioritaire : 2 ; Important mais non prioritaire : 1.=

Il n'est pas étonnant de noter que les acteurs économiques sont ceux qui souhaitent le plus fortement le développement du fret ferroviaire et qui se désintéressent massivement du TER. Les acteurs associatifs, au contraire, placent le TER juste après le fret, et devant

le besoin de TGV. Enfin les choix des élus sont globalement plus équilibrés, et pour eux, le TGV est presque autant prioritaire que le fret.

Globalement, l'analyse des services ferroviaires à venir suit cette hiérarchie générale des priorités données par les acteurs : le fret ferroviaire d'abord (III.1.1.), le transport de voyageurs à longue distance ensuite (III.1.2.), le TER enfin (III.1.3.).

III.1.1 Le transport de marchandises

Le fret : une nouvelle priorité

La question du report modal des marchandises est devenue la « porte d'entrée » dans le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan. Cela peut paraître étonnant, et contradictoire avec le fait que beaucoup d'acteurs continuent de parler de ligne à grande vitesse ou de TGV, au lieu d'employer le terme de « ligne nouvelle ».

Il ne fait pas de doute que le Grenelle de l'Environnement et les débuts de l'autoroute ferroviaire ont marqué les esprits, autant peut-être que certains accidents meurtriers survenus sur l'autoroute A9 au cours des derniers mois. Contrairement à des régions plus urbanisées ou à l'écart des grands flux internationaux, la représentation du transport de marchandises est ici très précise : c'est le camion que l'on double tous les jours sur l'autoroute, du fait que cette autoroute assure toute la gamme des trafics, y compris urbains ou périurbains. Dès lors, le discours sur le report modal des marchandises est commun à toutes les catégories d'acteurs : les élus invoquent leur volonté de mener une politique de développement durable ; les acteurs économiques ancrent le report modal dans une volonté de meilleure rentabilité ; les acteurs associatifs, qu'ils soient dans une perspective écologiste (« *nous en tant qu'écologistes, on est pour que tous les camions de l'Espagne montent sur des trains* » ; « *le train est moins polluant. Le fret longue distance, il faut qu'il soit possible aussi* » ; « *faire une ligne de train, si on peut faire plus de fret, ce serait un gain environnemental pour la région* ») ou défenseurs d'une qualité de leur cadre de vie (III.1.1.1).

La forte augmentation du trafic de marchandises à travers le Languedoc-Roussillon ces dernières années explique également pour partie cette évolution ainsi que le caractère transfrontalier du projet de ligne nouvelle (par son prolongement sur Barcelone) qui fait écho à l'internationalisation des échanges commerciaux (III.1.1.2). Néanmoins, si ce report modal est souhaité par un grand nombre d'acteurs, qu'ils soient élus, acteurs économiques, ou associatifs, ceux-ci mettent également en doute sa crédibilité, arguant des nombreuses incertitudes qui caractérisent ce secteur (III.1.1.3).

III.1.1.1 Une réponse à une trop forte nuisance locale des camions

Contrastant avec les précédentes phases du projet, la possibilité de faire de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan une ligne accueillant du trafic de marchandises, ou pour le moins de développer ce type de trafic, est entrée en force dans une majorité d'entretiens. La nécessité d'opérer un report modal traverse les discours de nombreux acteurs rencontrés, quel que soit leur positionnement : « *La priorité des priorités, c'est les trains de fret.* » Ainsi, des élus, des techniciens, des acteurs économiques, mais aussi des représentants associatifs, s'accordent sur ce point, partageant le sentiment d'une forte nuisance des camions sur l'A9. La ligne nouvelle permettrait ainsi d'avoir « *moins de camions notamment vers le Perthus* ». Le point de vue adopté est celui d'usagers de la route se trouvant régulièrement confrontés d'une part à une surcharge de trafic « *Aujourd'hui, l'autoroute [a] un trafic intense. Ça a explosé littéralement ces dernières*

années » ; « *aujourd'hui, la priorité, c'est le désengorgement. Sur l'autoroute, on ne va pas s'en sortir* », d'autre part à l'insécurité et la dangerosité du réseau autoroutier : « *les camions, c'est accidentogène* ».

La description du « *mur de camions sur la file de droite de l'autoroute* » est une constante des entretiens, qui s'accompagne de l'emploi d'expressions assez imagées : « *De Montpellier jusqu'au Perthus, c'est 190 km de camions sur la voie de droite* » ; « *sur l'A9 c'est un train de camions ! A Perpignan Nord, si on ne prend pas sa place sur la file de droite, on risque de rater la sortie Perpignan Sud...* ».

Ce positionnement est argumenté en faisant référence au nombre de camions circulant au Perthus (frontière franco-espagnole) et à Gallargues (au droit de Montpellier) : « *8 500 camions passent au Perthus, on est dans le chaos total.* » Les références chiffrées sont souvent proches de la réalité en termes d'ordre de grandeur (autour de 10 000 camions environ) et traduisent le dépassement d'un seuil de tolérance. De même, l'image des stationnements évoquant les encombrements de véhicules laisse transparaître une saturation : « *Si vous allez au Perthus, vous allez voir les parkings. [...] si vous allez au Perthus, il y a des parkings énormes* ». Globalement c'est donc l'image de l'encombrement et de l'insécurité qui y est liée qui domine dans les entretiens.

Certains acteurs détaillent ensuite la question de la pollution, locale ou globale, à savoir le réchauffement climatique : « *Au niveau du développement durable, le transport par camions est aberrant par rapport aux émissions de CO2 et à l'air* » ; « *Une des actions importantes c'est les économies d'énergie dans les transports. On va mettre au gabarit le Canal du Rhône à Sète, donc ça va augmenter l'activité du fret, il y aura des containers qui auront besoin de fret. On envisage aussi les autoroutes de la mer.* » Cependant dans la plupart des cas, cette préoccupation arrive en second lieu, après l'évocation de l'insécurité. Les acteurs se placent donc globalement en position d'usagers de l'autoroute plutôt que comme riverains de cette autoroute.

III.1.1.2 Le fret : une question internationale

La question du fret ferroviaire est indissociable des problématiques de flux et de trafics internationaux. Comme le résume un acteur : « *Aujourd'hui l'enjeu, il est européen, mais la donne c'est l'international* ».

L'explosion du nombre de poids lourds au Perthus évoquée par les acteurs renvoie à une réelle augmentation des échanges. Durant les dix dernières années (1992-2002), les chiffres montrent que les échanges de la péninsule Ibérique (Espagne et Portugal) avec le reste de l'Europe⁵ ont presque été multipliés par 2 (augmentation de 88%)⁶. Ces échanges sont assurés principalement par la route ; entre l'Espagne et la France, les modes maritimes et ferroviaires stagnent face à la route qui capte la majorité de l'augmentation des échanges : le mode ferroviaire a principalement souffert des différences d'écartement ferroviaire entre l'Espagne et la France. Or selon les acteurs économiques rencontrés, cette situation devient pénalisante pour certaines activités. Ainsi l'objectif d'une association de promotion du ferroviaire européen est clairement de baisser les coûts du transport et d'améliorer la compétitivité des entreprises. Un acteur du transport routier décrit ainsi l'avenir possible : « *Nous, transporteurs, nous ne pourrions pas maintenir le niveau actuel. Le réseau routier est insuffisant, les volumes vont augmenter (...) L'engorgement, on ne l'évitera pas : un jour prochain, le transporteur réservera sa place sur l'autoroute sur le web* ».

⁵ Union européenne des 15, 13 Pays candidats, Norvège, Suisse, Russie, Ukraine

⁶ source : MISSION OBSERVATOIRE TRAFIC PYRÉNÉES

Les perspectives internationales sur les marchandises (Asie, Maghreb)

La question du fret dépasse largement le Languedoc-Roussillon et doit être replacée dans les flux économiques européens et mondiaux. La principale évolution récente dans ce domaine est la perspective de captation par les Ports du Sud de l'Europe d'une partie des marchandises en provenance d'Asie, qui débarquent actuellement dans les ports du nord. Cet enjeu focalise l'attention des acteurs économiques : pour la ligne à grande vitesse entre Montpellier et Perpignan « *Le trafic avec la Chine monte, c'est un des principaux clients de cette ligne.* » ; « *dans la croissance de la Chine, la Méditerranée va jouer un rôle de plus en plus important. Il faut développer notre capacité logistique et privilégier les aspects multi-modalité* ».

Les ports constituent ainsi des portes d'entrée sur le territoire européen, et l'articulation avec leur hinterland est déterminante. Une course à l'efficacité entre les ports s'est installée afin de réceptionner et réacheminer sur le continent ces marchandises. Un représentant du port de Barcelone évoque cette concurrence « *Nous sommes des concurrents... mais le port de Barcelone ne va pas triompher seul ! Nous avons constitué une organisation interméditerranéenne avec Marseille et Gênes. Il nous faut une offre portuaire puissante, de toutes les façons les armateurs ne se fient pas à un seul port : au Sud de l'Europe, on a une offre logistique puissante pour les chargeurs et opérateurs de l'Asie* ». Un acteur logistique français évoque également les alternatives portuaires : « *Pour nous le port naturel c'est Fos-Marseille. Mais les entreprises ne sont pas insensibles au développement du port de Barcelone. Il y a l'attente des grandes lignes maritimes d'Inde et de Chine* ». La description du transport maritime au sud de l'Europe laisse donc présager des évolutions rapides et fortes dans le tonnage traité par les différents ports (Marseille et Barcelone envisagent des accroissements très importants de capacité).

Dans cette compétition pour un trafic émergent, tous les acteurs pointent l'importance du réseau ferroviaire comme étant déterminant de l'attractivité du port : « *le problème important est le lien ferroviaire avec l'hinterland* » ; « *pour des raisons économiques et logistiques, le port de Sète a le projet de revenir sur le ferroviaire. La voie routière est très encombrée* ». Les acteurs languedociens et midi-pyrénéens ont déjà été approchés par le port de Barcelone pour la constitution de « ports secs » qui mailleraient l'hinterland barcelonais. Dans la dynamique enclenchée, c'est donc le port de Barcelone qui prend ses marques sur le territoire languedocien, à la fois pour sa desserte, et comme point de passage obligé vers le nord de l'Europe. Le port de Barcelone table ainsi sur un accroissement fort de son trafic avec l'Europe et la France en particulier.

Dans ce contexte, l'accroissement de la capacité de transport de marchandises peut être envisagé comme une perspective favorisant le port de Barcelone et les acteurs logistiques espagnols, au détriment du port de Marseille, sur la base de la vision suivante : toute marchandise asiatique débarquée à Marseille n'a pas à traverser le Languedoc-Roussillon... Cette vision d'un projet « au bénéfice de Barcelone » peut se développer fortement ; elle est déjà présente dans les réticences des acteurs publics à assumer le financement de la part « marchandises » du projet (cf. V.).

Après l'Asie, le Maghreb constitue la deuxième zone géographique structurant les enjeux économiques du fret. Les entreprises économiques comme Renault ont décidé de délocaliser des usines au Nord de l'Afrique, la production est ensuite acheminée via l'Espagne. Certains acteurs évoquent déjà un libre marché avec le Maghreb dans les années à venir, qui aura tendance à renforcer de type de flux. Globalement les perspectives de développement du Maghreb sont très présentes aux yeux des acteurs : ils comparent cette perspective à la croissance de l'Espagne depuis les années 70, et

l'explosion de la production agricole à destination de l'Europe du Nord. Le Maghreb prendrait ainsi le relais de l'Espagne à moyen terme pour les produits maraîchers. Ce flux est déjà visible à la plate-forme d'éclatement des fruits et légumes de Perpignan (Saint-Charles International), et une partie des autres productions africaines est acheminée par bateau via Port-Vendres, ou par route jusqu'à cette même plate-forme.

Les échelons européens du fret de marchandises (Espagne, Pyrénées)

Si ces flux extra-européens pèsent donc sur le fret, ils convergent vers l'Espagne et le Sud du Languedoc-Roussillon, amenant les acteurs à s'interroger sur la route qu'elles doivent ensuite emprunter vers le Nord de l'Europe. Ainsi plusieurs axes d'échanges intra-européens façonnent le paysage économique de l'Union : un premier axe relie l'Europe du Nord et l'Europe du Sud via la Ruhr et le couloir rhodanien jusqu'au Maghreb ; un deuxième axe est constitué par l'arc méditerranéen ; un troisième axe se dessine vers l'Europe de l'Est et les Balkans via Lyon-Turin.

L'un des acteurs rencontrés résume bien les enjeux qui se dessinent : « *Quand on prend une carte de l'Europe, on voit, c'est toute la Ruhr, toute l'Allemagne d'un côté, de l'autre côté, c'est Lyon-Turin et les Balkans. Donc [avec la LN], c'est les grands axes de circulation de l'Europe de demain qu'il faut voir puis on envisagera la possibilité d'aller vers le Maghreb. Le projet de ligne nouvelle, je le situe dans les grands axes de transports européens. On a aussi le Sarragosse-Barcelone qui est fait et le Barcelone-Perpignan est en cours de réalisation. Vous filez à partir de là dans le couloir rhodanien, donc on a un axe très très très fort.* ».

L'Espagne fait partie de cet axe allant de l'Europe du Nord au Maghreb constitué par les régions locomotives de l'Europe. Elle écoule sur le territoire languedocien sa production agricole vers l'Europe du Nord, ainsi que des biens manufacturés produits sur son territoire (automobiles, production sidérurgique et métallurgique).

Or cette question de l'écoulement des trafics européens a été mentionnée par les acteurs rencontrés en dehors de Languedoc-Roussillon, principalement en Midi-Pyrénées. Dans cette région, en effet, la polémique sur la création d'une liaison capacitaire de transport ferroviaire de marchandises, la « Traversée Centrale des Pyrénées » (TCP) a fait couler beaucoup d'encre, et permis de poser les questions différemment, à l'échelle du massif pyrénéen. En effet, la TCP est basée sur l'accroissement fort des trafics, et sur la difficulté de les faire passer sur les deux corridors littoraux (Atlantique et Méditerranée). La TCP permettrait ainsi d'ouvrir un nouveau corridor, rendu possible en Espagne par le développement logistique de Saragosse, et qui mettrait Toulouse au cœur d'une route logistique importante. Les acteurs midi-pyrénéens partagent en effet le sentiment que Toulouse est restée jusqu'ici à l'écart des grandes routes économiques. Cependant, les opposants à la TCP font valoir que les trafics se trouvent sur les corridors atlantique et méditerranéen parce que les activités y sont également localisées, et que ces routes sont nécessairement plus courtes pour rejoindre l'Europe qu'un parcours via le centre des Pyrénées.

Cette controverse amène en tout cas à replacer le projet de ligne nouvelle Montpellier Perpignan dans une logique de massif : la réalisation ou l'abandon de la TCP aura des répercussions importantes à long terme sur les prévisions de trafic sur le corridor languedocien.

Dans le Languedoc-Roussillon : le maintien d'un trafic de transit important, un besoin de continuité

L'ensemble de ces déterminants internationaux pesant sur le fret ferroviaire maintiennent le Languedoc-Roussillon en tant que couloir de passage et d'écoulement d'un flux de marchandises entre la péninsule ibérique et le Nord et l'Est de l'Europe : « *Le Languedoc-Roussillon, c'est un maillon dans le parcours, dans le milieu. Il y a une complémentarité obligatoire entre le Languedoc-Roussillon et l'Espagne, quand on connaît le développement important du Port de Barcelone* ». Pour cela, les acteurs du transport évoquent la nécessité de la continuité du trafic et du service : « *l'important c'est la continuité, il ne faut pas de rupture de charge* ». Cette continuité paraît possible à de nombreux acteurs, notamment espagnols, en concentrant le fret sur la ligne classique : de Lyon à Nîmes, le fret emprunte déjà une ligne conventionnelle sur laquelle il est peu concurrencé par des services TER. En Espagne, les acteurs économiques ont obtenu du gouvernement espagnol qu'il adapte la ligne classique à l'écartement européen de Barcelone à Figueras afin qu'il n'y ait plus de rupture de charge entre le Port de Barcelone et le réseau français : « *Les espagnols traversent plus PACA et Languedoc-Roussillon pour aller en Italie. Les espagnols sont très favorables à la ligne nouvelle pour la grande vitesse : ils pensent pouvoir utiliser la ligne classique pour le fret.* »

Mais la continuité du transport de marchandises peut également se penser sur la ligne nouvelle : le contournement de Nîmes et de Montpellier est en effet prévu pour accueillir une grande partie des trains de fret, à l'Est, tandis qu'au Sud, la ligne transfrontalière doit être également mixte. Entre deux lignes mixtes, il pourrait paraître aberrant de ne pas faire un tronçon mixte. Un responsable politique espagnol le dit ainsi : « *si en Espagne et pour le CNM on a déjà fait un tronçon mixte, pourquoi pas une ligne mixte aussi entre les 2. On connaît les problèmes de pente dans les Corbières, on sait que c'est compliqué, on est prêt à comprendre. Nous pensons que le tronçon central [Montpellier-Perpignan] doit être mixte* ».

Ainsi les acteurs espagnols et européens du transport sont prêts à tout envisager pourvu qu'ils obtiennent la fluidité nécessaire au trafic. Vers l'Italie, les Catalans acceptent de passer par où les Français le souhaitent, du moment qu'ils passent : « *Ce n'est pas toujours facile de comprendre les priorités des Français. Par exemple, il semble qu'il est plus important pour eux d'avancer sur le tunnel Lyon-Turin, avant la ligne en PACA, malgré Arcomed. Donc pour nous, la priorité c'est de faire Barcelone-Lyon, pour arriver à Barcelone-Turin...* ». Dans une certaine mesure, la pression des acteurs espagnols pour le transport ferroviaire de marchandises est à la fois très forte et très accommodante des choix français, peut-être afin de ne pas « braquer » les susceptibilités françaises. Cette crainte est pourtant bien palpable de l'autre côté des Pyrénées : « *Il y a un intérêt des Catalans pour le transport des marchandises. Je crains un sentiment protectionniste des languedociens* ».

III.1.1.3. Les divergences et les incertitudes sur le fret ferroviaire

La fragilité du fret ferroviaire

Les acteurs économiques, s'ils sont positifs sur les potentialités du ferroviaire pour le transport de marchandises, restent dubitatifs quant à son réel développement : « C'est difficile pour les entreprises qui veulent utiliser le fer de trouver des sillons pour le fret : il y a une saturation ou une mauvaise organisation. C'est un transport possible pour des distances au-delà de 300 ou 600 km ».

Des contraintes multiples pèsent sur ce mode de transport des marchandises : les goulots d'étranglement, les problèmes d'écartement des voies, d'exploitation, etc. Un acteur pointe les principales difficultés : « *D'abord, sur les sillons, il faut en dégager, dès qu'on cherche un nouveau sillon c'est contraignant. Ensuite la SNCF a abandonné les wagons*

isolés, on a un problème pour trouver un réceptionneur de la voie principale. Enfin on a des problèmes de fiabilité des acheminements en termes d'horaires, de souplesse de la SNCF. La SNCF a perdu des parts de marché. » Au-delà des horaires et de la fiabilité, des doutes pèsent également sur la vitesse nécessaire à l'acheminement des produits frais, qui constituent une part non négligeable du fret originaire de la région, via le centre d'éclatement du Marché Saint-Charles.

Sur ces difficultés, les plans successifs de redressement du fret SNCF ont plutôt accentué l'impression d'une fragilité du secteur. Le 30 novembre 2007, le dernier plan de restructuration du fret en faveur du « haut débit ferroviaire » a conduit à la suppression de l'activité fret sur les wagons isolés dans 262 gares en France. Ce plan fait suite à l'ouverture du fret à la concurrence en octobre 2007. Pour la SNCF, ces mesures se justifient par le fait que ces 5% du trafic en wagons isolés génèrent les trois quarts du déficit national du fret. Certains acteurs économiques soutiennent ce choix : « *Le ferroviaire c'est intéressant s'il y a de la masse* ». Mais localement, ce plan touche directement les petites et moyennes entreprises qui utilisent le transport isolé ; certaines entreprises ont de ce fait abandonné définitivement le ferroviaire, comme par exemple l'usine Perrier à Vergèze. Ce plan a eu des répercussions importantes sur le territoire du Languedoc-Roussillon entraînant la fermeture de toutes les gares fret de Perpignan à Avignon, fermetures qui ont provoqué la montée au créneau des représentants syndicaux de la SNCF. (L'Hérault du Jour, octobre 2007). En particulier, vers Narbonne, le tissu économique local a pâti de cette mesure : les Ateliers d'Occitanie, la Toulousaine des Farines, la Comurhex, l'auto-rail du Minervoies ont été concernées ; « *Narbonne avait une dimension ferroviaire importante que la SNCF n'a eu de cesse d'affaiblir. La CGT est forte à Narbonne alors ça ennuie tout le monde. Les zones de fret ont été réduites ; au bout d'un moment on ne peut plus rien faire. Ce qui était un vrai nœud ferroviaire d'où l'on dispatchait du fret, on a démolit tout ce qui faisait de Narbonne un pôle fort pour le fret* ».

Enfin, les débuts de l'autoroute ferroviaire concentrent une grande attention. Présentée par ses promoteurs comme la première tentative à grande échelle d'un report modal des marchandises de la route vers le fer, elle consiste à embarquer sur le train le camion dans son ensemble : la liaison Perpignan-Bettembourg a été ouverte au printemps 2007, utilisant les techniques mises au point par la société Modalhor. Or les premiers résultats de cette exploitation ont été présentés sous un jour modeste par la presse depuis sa mise en service. Les acteurs interrogés partagent l'impression que cette autoroute n'est pas la panacée, soit par difficulté commerciale, soit parce qu'elle implique une solution technique coûteuse (la mise au gabarit des attelages et des installations ferroviaires). Certains acteurs s'inquiètent que la crédibilité du report modal soit jugée à l'aune de la réussite de ce projet : « *Après le débat public VRAL, on a eu droit à un délai de réflexion de cinq ans pendant lequel les autres modes [que la route] doivent faire leurs preuves. Or, ça fait 2-3 ans et les preuves n'ont pas été faites (...). Le seul projet, c'est l'autoroute ferroviaire Perpignan-Bettembourg, et elle se casse la gueule... Donc il faut s'attendre à voir les projets d'autoroutes ressortir.* »

Des prévisions de trafic incertaines

Le calibrage de l'offre ferroviaire de transport de marchandise est rendu ardu par les incertitudes quant à l'évaluation de la demande. Les prévisions de trafic peuvent donc varier très fortement d'un acteur à l'autre. Les chiffres laissant entrevoir un redressement timide du trafic fret depuis 2007, restent difficiles à interpréter, dans la mesure où l'augmentation n'est pas uniforme : certaines marchandises prennent au contraire moins le train en 2007 qu'en 2006, telles que les produits agricoles par exemple.

Mais le dernier - et principal - facteur d'incertitude sur l'avenir du fret mentionné par les acteurs concerne le prix et la disponibilité du pétrole. En effet, le renchérissement de l'énergie fossile peut être considéré comme un facteur de développement du fret ferroviaire, par le jeu de la concurrence avec le fret routier. Mais cette hausse du prix de l'énergie fait également penser à de nombreux acteurs que les marchandises parcourront de moins grandes distances à l'avenir : *« on connaît l'exemple des tomates qui se croisent : c'est fou ! Ils finiront bien par s'en rendre compte »*. Ce sont alors les prévisions globales du transport de marchandises qui sont remises en cause. La question énergétique pourrait donc avoir des répercussions croisées sur le fret ferroviaire, et chaque acteur peut se construire ainsi une vision de l'avenir assez différente. La prévision sur le trafic fret devient alors plus déterminée par une représentation et une forme de « pari » que par des tendances avérées.

Le fret : un vœu pieu ?

La conséquence de l'ensemble de ces incertitudes est que les acteurs discutent de la faisabilité d'un réel développement du fret ferroviaire : *« je n'en sais rien [...] mais c'est un vœu pieux »* ; *« je suis inquiète sur le fret parce que la SNCF se désengage. L'arrêt des wagons isolés c'est le dernier coup qu'ils nous ont fait »* ; *« Je voudrais y croire mais aujourd'hui, les plans fret de la SNCF sont à chaque fois plus drastiques et il n'y a pas beaucoup d'efforts »* ; *« Dans le contexte actuel d'économie d'énergie, le ferroutage devrait aller de l'avant. Mais dans la réalité, ça semble être l'inverse »*. Un acteur économique en tire sa conclusion : *« On a perdu la confiance dans le chemin de fer »*. Ce défaut de crédibilité mine incontestablement la revendication en faveur du transport ferroviaire de marchandises.

Dès lors, la plupart des acteurs envisagent que le développement du fret ne soit pas laissé au libre jeu de la concurrence entre les modes de transport, et qu'il fasse l'objet d'une politique incitative ou coercitive : *« Au fret si on y arrive, s'il y a une réelle volonté politique à avoir des capacités »* ; *« il faudrait un fret vraiment important avec un appui légal, quelque chose qui soit significatif. Il faudrait qu'au dessus d'un certain tonnage, ce soit obligatoire de passer par le fret »* ; *« La politique du ferroutage doit être une politique affirmée en tant que telle »*.

Les points clés sur le transport de marchandises

- La nuisance locale et l'insécurité du trafic de poids-lourds sur l'A9 motivent une forte demande pour un report du trafic de marchandises sur la voie ferrée.
- Le fret est cependant très déterminé par des enjeux européens et internationaux, qui obligent à réfléchir à une échelle plus vaste, à minima pyrénéenne.
- Le besoin de transport ferroviaire de marchandises s'inscrit dans une compétition entre les ports : le projet est particulièrement important pour le développement du port de Barcelone et l'extension de son hinterland.
- Le développement du fret paraît cependant très incertain, à la lumière des décisions publiques et des difficultés de l'autoroute ferroviaire. Les acteurs attendent une politique plus incitative, voire coercitive, dans ce domaine.

III.1.2 Le transport de voyageurs longue distance plus vite mais plus loin !

Les besoins des languedociens pour les trajets longue distance sont exprimés en termes de cohérence d'une offre de service. Les attentes pour des destinations prioritaires, la demande en gain de vitesse perçue comme pendant à l'aérien, enfin les exigences en faveur du confort sont autant de critères qui prennent la forme d'une demande globale.

III.1.2.1 Destination : les métropoles européennes

Paris à tout prix !

Paris est l'origine ou la destination des trajets longue distance la plus citée, en termes de pratiques. Ceci s'observe sans distinctions à partir de toutes les métropoles régionales (Nîmes, Montpellier, Béziers, Narbonne, Perpignan, Carcassonne). « *Moi c'est le TGV Paris, je ne vais qu'à Paris en TGV* » nous dit un acteur. Les personnes rencontrées utilisent cette liaison particulièrement à des fins professionnelles. La capitale du pays demeure, pour les acteurs languedociens, une destination incontournable, un lieu de décision, de pouvoir : « *Je suis contente d'avoir des trains souvent vers Paris parce que tout se décide à Paris.* ». Les activités touristiques expliquent aussi de manière incontournable, en particulier les stations balnéaires de la côte languedocienne, une forte représentation des trajets vers ou depuis Paris.

Focus presse : Suppression d'un TGV à Sète

En décembre 2007, la SNCF décide de supprimer le Paris-Sète direct de 19h20, au motif d'un manque de rentabilité : « *il n'y a pas assez de voyageurs qui descendent à Sète durant la semaine* ». Le Maire de Sète, François Commeinhes, déplorera cette décision, notamment en raison des « *opportunités touristiques* » ainsi remises en question (Midi Libre, 10/12/07). Gilles Panné, directeur de l'office du tourisme sétois, parle en effet de « *perte sèche* » et qualifie cette suppression « *d'incongruité* » (Midi Libre, 14/12/07). La CFDT dénonce quant à elle « *un mauvais coup fait au service public* », tandis que le Midi Libre estime « *qu'à l'heure du Grenelle de l'environnement et de la promotion des transports propres comme le train, la diminution de l'offre aux usagers n'est pas une bonne nouvelle non plus* ». Une suppression pourtant tempérée par l'ajout de deux TGV (Paris-Sète 7h20 et Sète-Paris 15h06). Le Maire de Sète François Commeinhes écrira ultérieurement à Anne-Marie Idrac pour lui réclamer davantage de TGV s'arrêtant à Sète. Des doléances qui ont été entendues selon M. Commeinhes : « *D'après ce que je sais, cela est en bonne voie et même les horaires seront améliorés (arrivées plus tôt le matin, départ plus tard le soir), ce qui permettra aux Parisiens de profiter davantage de Sète* » (Midi Libre, 28/03/07). La desserte TGV apparaît ainsi comme une aubaine touristique (le Maire de Sète considère sa ville essentiellement comme une destination), mais qui peut à tout moment être remise en question par la SNCF. (Une ligne TGV ne représente donc pas la garantie d'une desserte.)

Un intérêt pour la transversale Grand Sud et l'Arc méditerranéen

La seconde destination longue distance demandée par les acteurs est Barcelone, et au-delà Madrid comme destination finale. « *C'est plutôt pour faire Montpellier-Barcelone ou*

Montpellier-Madrid plus que Perpignan. L'essentiel c'est les échanges qu'on pourra avoir. On aura aussi vite d'aller à Madrid qu'à Paris. Madrid, je n'y suis jamais allé. »

Pour les uns, la liaison vers Barcelone n'est pas une priorité en soi ou n'a d'intérêt que si le raccordement vers Toulouse et Bordeaux est envisagé « *Il faut que cette ligne continue vers le Grand Sud, Toulouse, Bordeaux. Aller à Bordeaux, c'est une punition. C'est pour ça que cette ligne est très importante, il faut que cette ligne continue, pour désenclaver la région.* » Les acteurs audois sont particulièrement intéressés par cette liaison. L'intérêt d'une ligne vers Bordeaux-Toulouse révèle une coupure avec l'Est méditerranéen. Il est dit à ce propos : « *C'est un phénomène assez étonnant. Dans les régions Midi-Pyrénées et Aquitaine ya un effet pompe d'oxygène. Les liens avec Marseille ne sont pas si évidents que ça. Les trois régions Aquitaine, Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon forment une unité. De l'autre côté, PACA et Rhône-Alpes, le Rhône forme une frontière. La fracture date de la séparation du royaume entre les 3 fils de Charlemagne. C'est une coupure historique très ancienne. La frontière c'est entre Beaucaire et Tarascon.* »

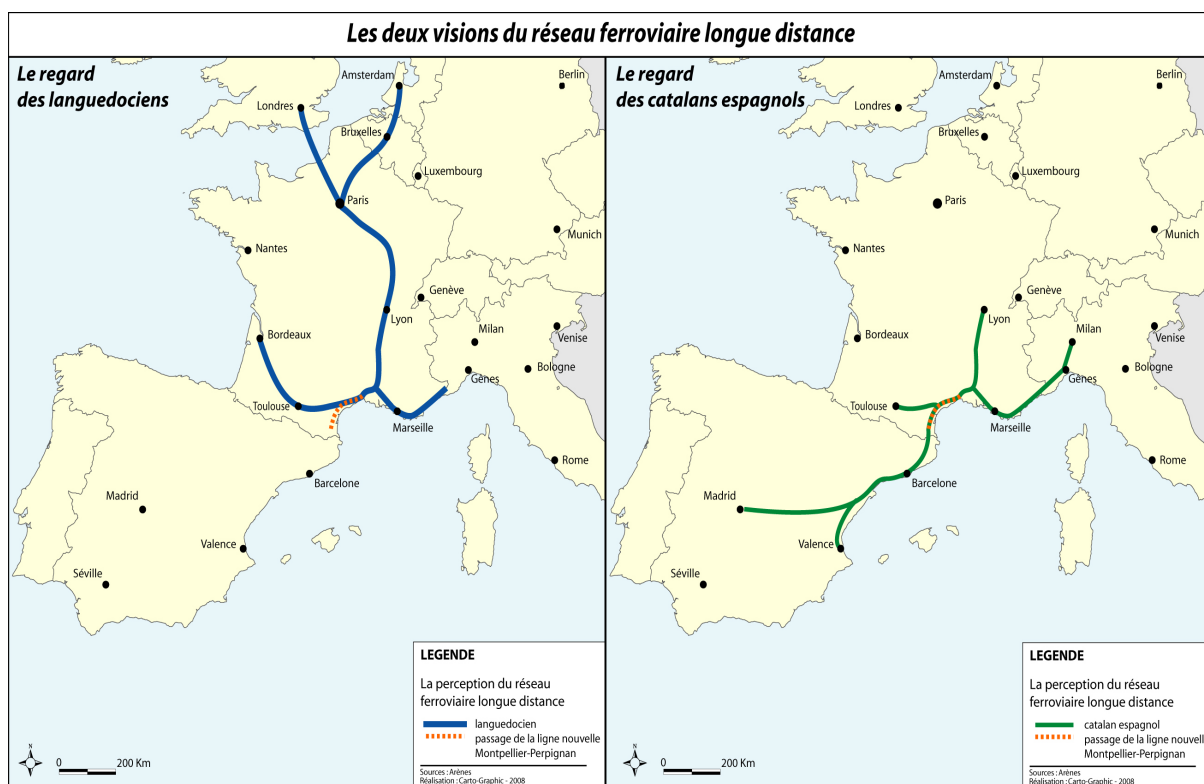
Pour d'autres acteurs, le projet ferroviaire régional est une composante structurante d'un réseau à échelle nationale. Ils envisagent les déplacements longue distance sur l'ensemble du « grand sud » et souhaitent pouvoir aller jusqu'à Marseille, Nice et l'Italie de même qu'en Espagne. « *On pourra rayonner sur l'ensemble de l'Europe, on pourra aller vers l'Italie et l'Espagne. Je suis persuadée que c'est un enjeu très important. On est bien placé parce qu'on est sur l'Arc méditerranéen.* » « *L'intérêt c'est qu'on est ici dans une artère de vie à vocation européenne, je dirais même euro méditerranéenne. L'arc méditerranéen passe par là, Nîmes, Montpellier, Perpignan. Il est incontournable.* »

Les acteurs souhaitent aussi se rendre dans les grandes villes françaises : Lyon, Marseille, Nice, Bordeaux, Strasbourg ainsi que dans les pays d'Europe du nord. « *Vers Bruxelles, vers Lyon, et aussi vers Strasbourg, vers l'Allemagne. Et vers Marseille et Nice. On ne va plus être le bout de l'Europe, mais sur des grands axes européens, vers les Balkans, vers le Rhin et l'Europe du Nord, vers Paris, Lille et Londres.* »

Les espagnols et les liaisons euro-régionales

La domination du trajet vers Paris dans les entretiens avec les acteurs languedociens est à comparer avec l'expression des acteurs espagnols. Ces derniers, les catalans en particulier, ont en effet développé une vision des déplacements de longue distance très différente des français. Pour simplifier, on peut dire qu'ils perçoivent l'intérêt de la grande vitesse pour les trajets reliant les grandes métropoles régionales entre elles, et ceci en Espagne comme vers la France : Barcelone-Madrid, Barcelone-Toulouse, Barcelone-Lyon, Barcelone-Marseille. L'ensemble de ces trajets peuvent être envisagés sur des durées de deux heures environ, alors que les languedociens restent marqués par la liaison actuelle avec Paris et la perspective d'un temps de trajet longue distance autour de trois heures. En d'autres termes, les acteurs espagnols rencontrés ont une vision euro-régionale des trajets longue distance, qui correspond au positionnement de Barcelone comme métropole à la fois régionale et européenne. Cependant, il est intéressant de noter que dans les liaisons qu'ils souhaitent privilégier, aucune des villes de Languedoc-Roussillon n'apparaît comme une destination envisagée, n'est considérée à ce jour comme une métropole euro-régionale. Dans la représentation de la longue distance, telle qu'elle est figurée dans la carte ci-dessous, le Languedoc-Roussillon reste le territoire à traverser pour relier des points de centralité plus importante.

Carte 2



III.1.2.2 Quand « longue distance » rime avec « grande vitesse » ou quand l’avion cède sa place au train

Pour un certain nombre d’acteurs, la longue distance c’est la vitesse. Indissociable du TGV, les parcours vers des destinations extrarégionales doivent se faire le plus vite possible. « *C’est sur les très longues distances qu’il faut gagner du temps.* ». Pour les stations balnéaires, les villes de Sète et Agde en particulier, le temps de parcours détermine l’attractivité touristique. Il s’agit de pouvoir dire aux touristes qu’ils sont à 3 heures de leurs vacances pour une question d’image plus que de temps. « *L’important c’est que les TGV de Paris mettent 3 heures pour aller à Sète, que Paris soit à 3 heures de la côte languedocienne* ».

Par ailleurs, la grande majorité des entretiens montre qu’il se joue une concurrence avec l’avion. Les acteurs régionaux remplaceraient volontiers l’avion par le TVG qu’ils perçoivent comme plus adapté à leurs attentes de services mais aussi de « philosophie ». Comme le souligne les citations suivantes : « *L’objectif c’est de détrôner l’avion de Perpignan et de Narbonne* » ; « *Paris en 3 heures ça concurrencerait l’avion et écologiquement parlant c’est important* » ; « *Le TGV a un charme que l’avion n’a pas. L’avion est ce que c’est plus rapide ? C’est pas sûr. Si le train a piqué une bonne part du marché à l’avion c’est pas pour rien. Vous arrivez en centre ville avec un train et pas avec un avion* ».

III.1.2.3 Une qualité de service globale

Faire l'aller-retour dans la journée : un seuil dans le service

Pour certains, déjà initiés à cette pratique, souvent à usage professionnel, pouvoir faire l'aller-retour dans la journée est indispensable : « *Alors que depuis Montpellier je peux faire Paris dans la journée et pouvoir arriver à passer 6 heures à Paris et revenir dans la journée c'est bien. L'idéal c'est de faire l'aller-retour dans la journée.* ». A contrario, depuis Perpignan notamment, il est plus difficile de réaliser un aller-retour vers Paris ou une autre destination lointaine dans la journée. Le gain de vitesse que pourrait apporter une LGV serait donc un critère déterminant. Cette possibilité est associée dans les discours à une notion de modernité. La région veut rattraper son retard comme l'explique un acteur du tourisme : « *On est en 2008, ce que font les autres, nous aussi nous devons le faire. On ne peut être largués en permanence. Il y a des Madrid-Barcelone toutes les heures. Il faut que tout soit facile, notamment pour des courts séjours. Je ne dois pas louper du travail et des opportunités, il faut répondre de suite aux besoins. Il faut que les choses soient faciles. S'il y a un seul avion, on n'est pas sûr de revenir* ». Là encore on compare le TGV à l'avion « *une entreprise a besoin de tous les réseaux, or aujourd'hui, on a un seul avion tous les deux jours pour faire Montpellier-Barcelone* ».

Globalement, que ce soit vers Paris ou d'autres destinations lointaines, on constate dans les entretiens la domination d'un modèle de connexion permettant l'aller-retour dans la journée. On peut estimer que cet espoir est partagé par les acteurs de toutes les aires urbaines considérées. Il est envisagé comme un seuil à atteindre dans le service sur les longues distances.

Seuls quelques acteurs n'envisagent pas d'avoir une telle utilisation du voyage longue distance. Ainsi, un interviewé nous dit : « *Perdre 15 ou 20 minutes sur Paris-Perpignan n'est pas grave. De toute façon on ne pourra pas faire l'aller-retour dans la journée.* » Ce renoncement est assez rare dans les représentations des acteurs : en effet, s'ils acceptent de laisser quelques minutes dans une logique de compromis avec le transport de marchandises (voir III.2), ils estiment que ce gain moins important sur le temps de parcours ne pénalisera pas nécessairement le trajet de longue distance.

La vitesse, mais pas seulement...

Enfin, finalement les besoins exprimés en gain de confort : améliorations des correspondances, de la fréquence, l'assurance d'un confort à bord, la qualité du matériel roulant et la ponctualité, seraient les critères déterminants pour les languedociens. En particulier vers l'Espagne, le temps d'arrêt à la frontière espagnole durant lequel les roues du train sont adaptées à l'écartement espagnol est un obstacle et doit faire l'objet d'améliorations sérieuses. « *On attend avec impatience un train pour aller confortablement sur Madrid.* » Il s'agit donc d'améliorer les temps d'attente actuels sur les trajets plus que d'augmenter la vitesse en soit.

Quant aux stations touristiques, il s'agit de même de maintenir un accès direct sans rupture de charge. Comme l'exprime un acteur « *L'important c'est que les TGV de Paris mettent 3 heures pour aller à Sète, que Paris soit à 3 heures de la côte languedocienne. Si après, on met 45 minutes ou 1 heure pour aller à une station balnéaire depuis la gare nouvelle, on devient moins compétitif. (...) Il faut conserver cet accès de certains TGV à Sète et Agde.* »

Quitte à perdre un peu de temps sur la très longue distance, le confort est privilégié « *Et puis que l'Allemagne perde 10 minutes entre Berlin et Barcelone, ce n'est pas grave.* »
 « *Mais si c'est pour donner un confort de vie, donner un bien être, il ne faut pas hésiter à réduire un peu sa vitesse. Après c'est la raisonnable. Si vous passez de 320 à 300 ou 260, si l'écart est d'1/4 d'heure, c'est rien, c'est négligeable.* »

Les points clés sur le transport de voyageurs à longue distance

- Une demande prioritaire pour Paris, Barcelone et les grandes métropoles européennes.
- Un enjeu pour les stations balnéaires languedociennes.
- Un mode de transport concurrentiel de l'avion.
- Une demande de service global : la vitesse perçue comme une des composantes du confort.

III.1.3 Les transports régionaux

Les transports régionaux, à ce stade de la discussion, ne paraissent pas être la première attente des acteurs rencontrés au cours de l'enquête ; le regard qu'ils portent sur ce service paraît assez distant (III.1.3.1). Cependant, en analysant le détail des réponses, il faut noter que la desserte régionale se joue selon deux logiques et deux échelles différentes. Les liaisons entre les villes constitutives du chapelet de villes du Languedoc-Roussillon par les trains intercity, pour les trajets de moyenne distance (III.1.3.2), et la desserte du périurbain sur laquelle de nombreuses attentes ont été mentionnées, pour les trajets de courte distance (III.1.3.3).

III.1.3.1 Un service déploré malgré une trame urbaine « idéale »

Sur les 15 zones urbaines recensées par L'INSEE en 1999 en Languedoc-Roussillon, toutes sauf l'aire urbaine de Mende sont situées sur une voie ferrée principale et forment ainsi un « chapelet » (voir rapport phase 1).

D'un point de vue statistique (2005, source classement des régions de la revue Ville et transports), on constate que le Languedoc-Roussillon se situe au 6^{ème} rang des régions en ce qui concerne le linéaire de voies ferrées et au 7^{ème} rang si ce linéaire est ramené à la superficie du territoire, ce qui témoigne d'un certain potentiel de maillage du territoire. Or, si l'intérêt se porte sur l'offre et la fréquentation, le Languedoc-Roussillon passe au 14^{ème} et 13^{ème} rang, ce qui peut s'expliquer par la 15^{ème} place du classement qu'occupe le budget TER par habitant consacré par la région.

Les services TER reçoivent, dans les discours des acteurs, des qualificatifs très négatifs, notamment du point de vue de leur fréquence et de leur qualité, comme en témoignent ces quelques citations : « *Insuffisant* » ; « *Ils sont aussi mauvais ici qu'en Paca. Il faut améliorer la fréquence, la qualité et le confort* » ; « *Service insuffisant* » ; « *pas assez de rotations* » ; « *les TER ne sont pas dignes de ce nom* » ; « *le réseau est obsolète depuis 25 ans* » ; « *c'est ingérable* ».

Cependant, l'articulation du TER à la ligne nouvelle apparaît au regard des entretiens réalisés comme moins prioritaire et dans certains cas ceux-ci ne sont pas évoqués sans une relance lors de l'entretien. Ceci peut être relié au fait que la plupart des interviewés ne

sont pas des usagers des TER et déclarent davantage utiliser la voiture pour leurs déplacements. Tel que cela apparaît dans la Figure 1 « Degrés de priorité des différents services ferroviaires » (voir plus haut) les TER sont davantage défendus par les associations et les élus et délaissés par les acteurs économiques.

III.1.3.2 La moyenne distance et les trajets inter-cités

Parmi les services inter-cités régionaux qui pourraient être impactés par la ligne nouvelle, le trajet Montpellier-Perpignan est quasiment le seul qui soit mentionné et développé par les acteurs. Mais il reste le symbole d'un intérêt encore modeste pour les liaisons rapides inter-cités.

L'enjeu principal autour de la liaison Montpellier-Perpignan pourrait être celui de l'unité régionale. Mais ce besoin est peu exprimé lors des entretiens. Un acteur souligne cependant : « *D'abord ça rapproche Perpignan et Montpellier, pour l'unité régionale plus forte.* ».

Mais la nécessité de rapprocher Montpellier et Perpignan relève des pratiques et obligations régionales d'ordres administratif, médical, scolaire etc. tel que le déclare un autre : « *D'autres avantages, oui, si on développe le TER vers Montpellier, on y fait pas mal de déplacements, parce que c'est notre capitale pour les hôpitaux, les démarches administratives.* ». Ce qui peut justifier, mais pour un nombre d'acteurs restreint, le souhait d'hâter l'allure des trains : « *Pour gagner du temps, pour nous c'est aller vers Montpellier, la capitale régionale, c'est aussi sur le plan médical, les technologies.*

Nous traiterons ci-après des critères qui prennent le pas sur la vitesse puis nous verrons à quelles conditionnalités sont soumises les volontés en gain de vitesse.

Les priorités sur les trajets moyenne distance

Accélérer le pas sur la liaison Montpellier-Perpignan, n'est pas une priorité absolue. Assurément, nous avons pu constater à diverses reprises, que des arguments autres que la vitesse pèsent en faveur de l'amélioration du service :

- La fréquence et les horaires : « *Du point de vue de l'utilisateur ce tronçon Perpignan -Montpellier, c'est une catastrophe. On ne peut pas faire l'aller retour dans la journée.* »
- L'aspect financier, le coût du voyage : « *Aujourd'hui, peu importe qu'un voyageur gagne ¼ d'heure entre Montpellier et Perpignan, je privilégierais l'aspect économique (...)* »
- Le charme de la ligne traditionnelle : « *Moi j'ai pris le train hier, vous faites Paris-Montpellier dans un délai attractif puis vous mettez 2 h pour faire Montpellier-Perpignan. Par contre on passe dans des sites extraordinaires qu'on ne verrait pas sinon.* »

Gagner de la vitesse, mais à certaines conditions :

- le seuil de compétitivité pour contrebalancer le mode de déplacement individuel

L'expression du seuil de 1h de temps maximum pour réaliser un trajet en train entre Perpignan et Montpellier est récurrente. La totalité des interviewés qui se sont exprimés sur ce sujet souhaite pouvoir effectuer un voyage d'une heure au plus, plutôt autour de 45-50 minutes. « *C'est une aberration, il y a la grande vitesse avant Perpignan et après Montpellier et entre les deux, le train donne un coup de frein, pourquoi ? (...) Si c'est 45*

min pour faire Montpellier-Perpignan on le veut demain. » « 45-50 minutes ce n'est pas un problème. 1h20, 1h05 c'est un peu beaucoup ».

Ce gain en qualité de service est présenté d'une certaine manière comme un « pied de nez » au « tout-voiture », voire même comme une concurrence au projet de doublement de l'A9. *« Si le TGV s'acquitte de la fonction TER, avec une gare à Béziers et à Narbonne, on va enlever des voitures, c'est sûr. Si vous aviez des liaisons rapides entre Montpellier, Narbonne, Perpignan, là c'est sûr : le TGV peut éviter de doubler l'autoroute à l'avenir. » « Aujourd'hui 1h 45 je ne le fais pas, je prends ma voiture, il faudrait multiplier les TER, multiplier les horaires. »*

- vers une utilisation adaptée de la vitesse

Bien que très minoritaires et proposés par des acteurs avertis, les trains inter-cités à grande vitesse n'ont pas été totalement oubliés par nos enquêtés. Les AGV (automotrices à grande vitesse) peuvent permettre une optimisation des temps de parcours sur des courtes distances de part le gain de temps apporté lors des accélérations et ralentissements. Ainsi, un acteur dit : *« Je pense aussi aux trains inter-cités, les AGV, qui desserviront les grandes métropoles. Ce nouveau concept serait intéressant pour des petites distances, sur la ligne nouvelle. »*

- pour un accès « équitable » à la qualité de service

Enfin, se distingue une position d'ordre « éthique », selon laquelle il est difficilement tolérable qu'un utilisateur régulier, un travailleur par exemple qui effectue un trajet quotidien, mette plus de temps pour faire une courte distance qu'un vacancier pour traverser une plus longue étendue. *« Le principe de la grande vitesse c'est de pouvoir instaurer de la grande vitesse sur des trajets proches. On a privilégié la grande vitesse à la qualité de la vie. Ce n'est pas normal de mettre le même temps pour faire Sète-Montpellier et Montpellier-Lyon. Il faut rétablir les équilibres. Les territoires ont besoin d'être irrigués le plus rapidement et également possible. Je préfère nettement qu'on mette plus de temps pour faire plus de distance parce que le ressenti est terrible».*

L'autoroute imbattable ?

Malgré l'ensemble de ces évolutions potentielles, de nombreux acteurs restent dubitatifs sur l'intérêt d'un service inter-cité à grande vitesse. Et la racine du doute est probablement à chercher dans la qualité des services rendus par l'autoroute A9 : celle-ci, en mélangeant les trafics inter-cités et périurbains, au plus près des agglomérations, rend un service incomparable : elle permet de relier des points périphériques. Dans une région où l'extension urbaine est forte, l'autoroute assure en un seul trajet ce qu'il faudrait faire en trois trajets ferroviaires : périphérie de départ à centre, puis centre à centre, et enfin centre à périphérie d'arrivée. Ce qu'un acteur traduit par : *« Le TER est nul pour aller à Montpellier, surtout qu'après il faut aller à un endroit précis. »* Malgré une trame urbaine a priori idéale, l'usage du train inter-cité est finalement peu envisagé du fait des dynamiques urbaines, de sa dépendance au réseau périurbain, et enfin de la qualité du service rendu par l'autoroute.

III.1.3.3 Les trajets périurbains

Finalement, ce qui transparaît dans les entretiens est une demande beaucoup plus forte de service ferroviaire régional à l'intérieur ou aux abords directs des principales agglomérations : *« Il faut qu'on ait une desserte à l'est de Nîmes-Lunel-Montpellier qui soit beaucoup plus dense que maintenant. On n'a pas assez de sillons. A Marguerittes, il*

n'y a personne qui monte parce qu'il n'y a pas de trains, mais c'était une ligne extrêmement fréquentée » ; « Le TER pourrait être le tramway de Villeneuve. Si on raisonne localement ce qui nous intéresse c'est d'avoir le « TER tramway », c'est le raisonnement du villeneuvois : Il faudrait au moins doubler la fréquence des TER, ça me semble une bonne chose. Ça ferai de 6h à 10h il en faut toutes les 20 minutes et de 16h à 19h il en faut aussi toutes les 20 minutes ».

Le besoin actuel de transports régionaux est ainsi associé à l'échelle du périurbain : la plupart des acteurs rencontrés et questionnés à propos des TER évoquent le besoin de développement d'un service de « tramway », d'« omnibus » du périurbain, assurant le transport domicile - lieu de travail. Il s'agit donc de « desservir tous les bassins d'emplois de la région ». Le TER apparaît pour un acteur comme « important pour gérer les transports domicile travail. Il vaut mieux privilégier les TER, les trains, les transports collectifs » sous entendu pour concurrencer l'usage de la voiture notamment sur les courts trajets du périurbain. En effet l'Observatoire Régional des Déplacements montre, à l'issue du recensement de 1999, que « la part du transport collectif est sensible à la distance, d'autant plus faible que la distance à parcourir est courte ». Pour les liaisons entre les métropoles de la région, la « part de marché » de la voiture individuelle dans les migrations alternantes est en moyenne de 80%. Selon L'ORD, le transport collectif tire bien son épingle du jeu pour certaines relations, en particulier celles se situant dans les couloirs audois ou languedocien avec une bonne desserte et fréquence ferroviaire, par exemple Montpellier-Nîmes, Montpellier-Béziers, Montpellier-Agde, Montpellier-Sète, Carcassonne-Toulouse ou Carcassonne-Narbonne, l'usage du transport collectif pour les déplacements domicile travail atteint des parts de marché allant de 20 à 38%.

Le TER recombinaison sur le périurbain illustre alors un changement de regard sur la région, qui jusque là privilégiait le lien entre les centres urbains. Ce qui semble importer aujourd'hui est de créer des dynamiques à l'intérieur de ces agglomérations. Par exemple, le schéma d'aménagement qui pourrait se dégager du SRADDT, tel que le conçoit un élu régional, montre l'importance du développement d'axes dit « stratégiques », « Nîmes-Alès, Béziers-Clermont l'Hérault-Lodève, Narbonne-Carcassonne, Perpignan-Prades. Sur tous ces axes, on a des questions foncières à traiter, des problématiques de transports pendulaires. Et au bout de ces axes, on a des nœuds d'ancrage, multimodaux. Ce qu'il faut, c'est épaissir le trait le long de l'axe, puis raccourcir le temps de trajet sur l'axe principal du trait. » Ce schéma, traduit dans la carte jointe, indique une rupture historique pour la région Languedoc-Roussillon : le chapelet de villes se brise, pour laisser place à un archipel d'agglomérations.

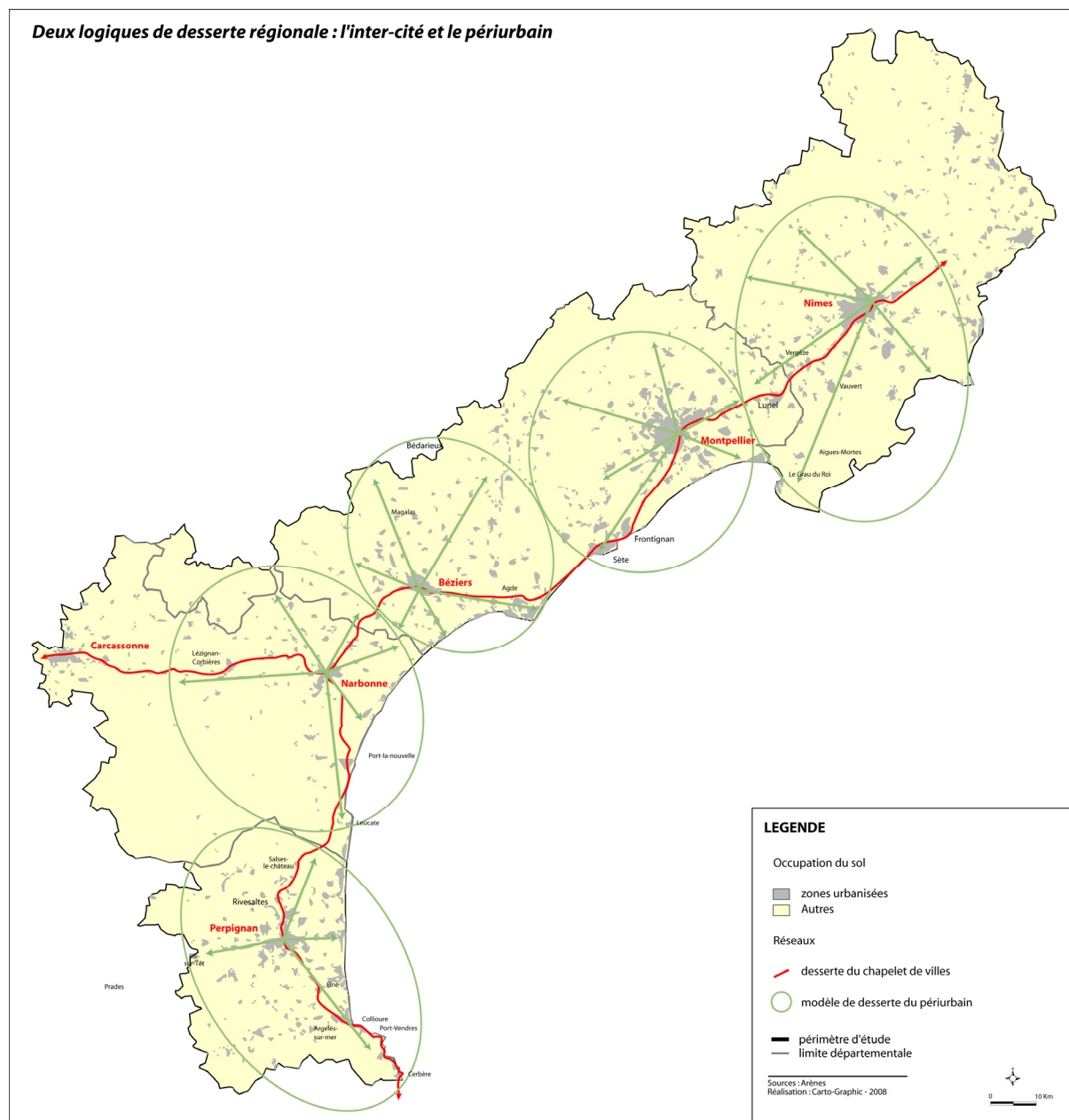
On peut en conclure que le service de transport régional repose sur deux logiques de desserte en concurrence (Carte 3 ci-après). La suppression d'arrêt dans les petites gares périurbaines, dans le cadre de trajets inter-cités relève de la logique de la moyenne distance, et du gain de vitesse espéré sur celle-ci, tandis que l'autorité organisatrice des transports régionaux défend une autre vision : « RFF veut faire sauter toutes ces petites gares sous prétexte qu'il y a peu d'usagers. Par exemple Lunel-Viel c'est le périurbain de Montpellier mais la gare est difficile à trouver et la desserte n'est pas adaptée, en heure de pointe notamment. On ne peut pas être aussi simpliste. Ce n'est pas comme ça que nous l'envisageons. Dans notre étude horizon 2020 on a fait fi des infrastructures et on a regardé la demande. On sait qu'avec les flux domicile-travail, par exemple, on sait qu'on a une part de marché de 0,5%. Une fois qu'on aura fait ça on va le confronter à l'infrastructure. »

Pour améliorer les services périurbains, les acteurs sont nombreux à envisager la réutilisation des lignes anciennes, et pour la plupart abandonnées. Ces chemins de fer, souvent qualifiés d'intérêt local (CFIL), ont été construits pour la plupart au 19^{ème} siècle,

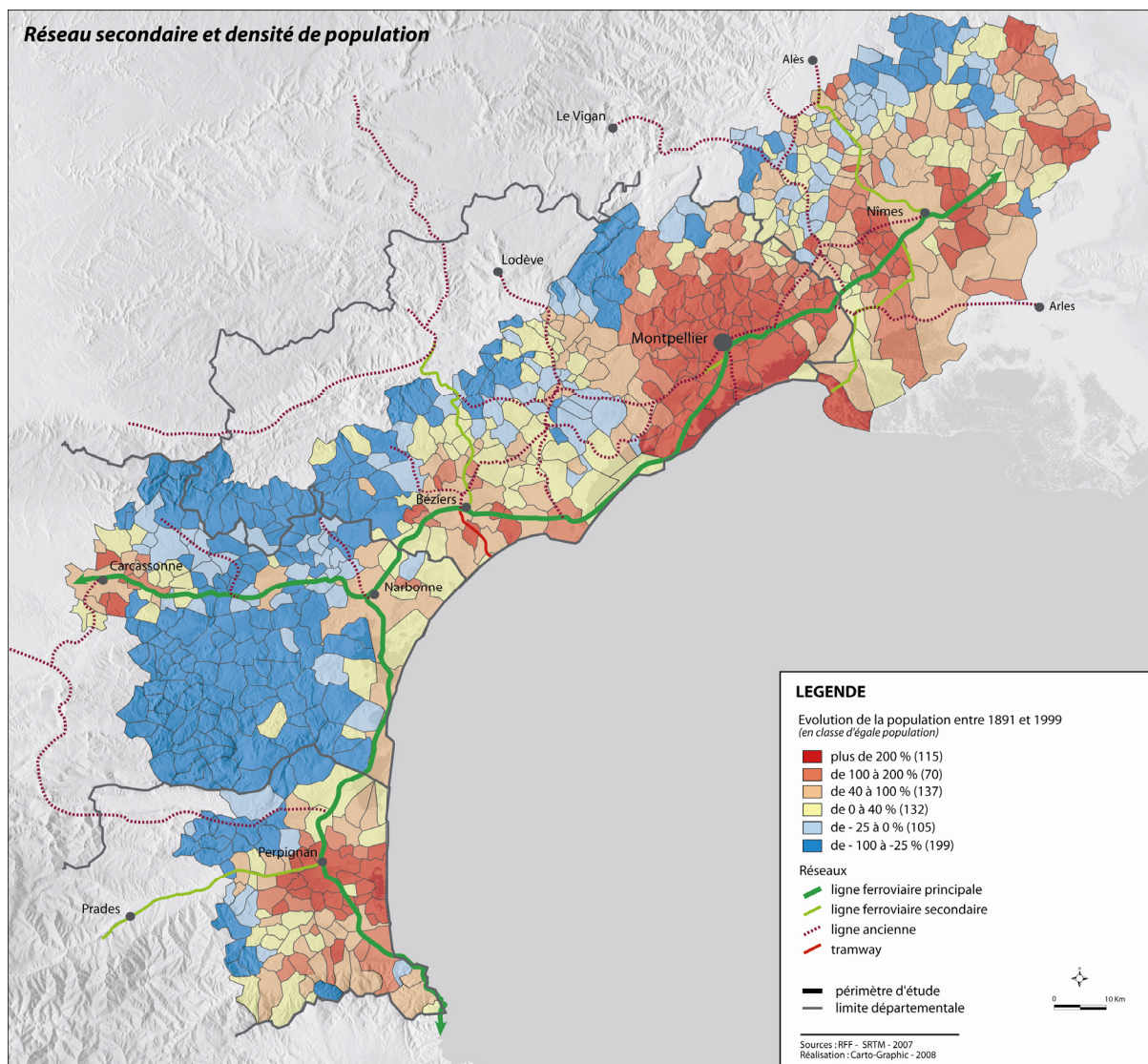
et maillent en particulier le département de l'Hérault. La majorité de ces lignes sont à voie unique et ont été déposées, et pour certaines, tout ou partie de la disponibilité foncière a été utilisée pour un élargissement de route, un parking, une voie cyclable, etc. Un tronçon d'une de ces lignes a été réutilisé pour la ligne 2 du tramway de Montpellier. Certains acteurs restent sceptiques quant à l'usage possible de ces lignes : « *Les anciennes petites lignes ferroviaires ont des tracés sinueux, et sont à voie unique, non électrifiée. Elles sont inadaptables : il faudrait les doubler pour supporter le débit d'un transport périurbain qui suppose une fréquence élevée, et modifier les tracés. On rentre alors dans des coûts prohibitifs. Le bus ira toujours plus vite. Pour les 20 ou 30 prochaines années, c'est le bus. »*

Pourtant, à l'image des trains touristiques qui ont redonné vie à ces petites lignes dans chaque département (Train jaune, Train rouge, Train bleu), plusieurs acteurs commencent à s'interroger sur l'intérêt de développer des services périurbains. Ainsi à Narbonne, la nouvelle municipalité réfléchit à l'ouverture aux voyageurs de la ligne Narbonne-Bize, actuellement utilisée seulement pour le fret. D'autres lignes parmi les moins dégradées pourraient retrouver une fonction de cohérence territoriale : à l'Ouest de Montpellier ou entre Pézenas et Agde par exemple. La carte 4 ci-dessous permet de visualiser en quelle proportion ces lignes anciennes se trouvent aujourd'hui situées dans des secteurs à forte expansion démographique et urbaine.

Carte 3



Carte 4



III.1.3.4 Le choix des Catalans espagnols

Bien que confrontés à une situation urbaine et ferroviaire radicalement différente, il est intéressant de comprendre comment les Catalans espagnols, confrontés à un vaste plan de restructuration ferroviaire, ont imaginé la mise en cohérence des différents services ferroviaires. En particulier, alors que l'Etat prenait en charge le financement de la grande vitesse, les collectivités catalanes se sont investies dans son articulation avec les services régionaux et de proximité, qui souffraient d'un très grave retard. Le résultat est la tentative d'intégration et de complémentarité des travaux : la ligne à grande vitesse a été située de telle sorte que l'on puisse, dans le même temps, conduire des travaux de rénovation des lignes de banlieue, et amélioré le tissu urbain, par l'enfouissement simultané des différentes infrastructures. Cette articulation a été rendue possible par le choix des gares centres, comme des gares d'interconnexion entre les trajets de longue (Madrid), de moyennes (Tarragone, Lleida, Figueras) et de courte distance (trains de banlieue, *cercanias* ou *rodalies*) à partir de Barcelone. Un responsable de la Generalitat de

Catalunya assume ce choix : « *On a fait un gros travail pour influencer sur le projet : les relations entre le gouvernement central et la Catalogne ont fait monter les coûts... Et le TGV a fait qu'on a rénové les lignes de proximité. On travaille pour la construction de la nouvelle ligne à une distance de 1 mètre des lignes de cercanias. On améliore beaucoup l'aspect urbain comme ça, car beaucoup de villes vont voir enterrer leurs lignes traditionnelles. Et avec l'investissement sur les cercanias, ça marchera mieux.* »

En conclusion de cette partie sur les trajets moyenne distance, soulignons le problème de l'absence des usagers sur ces parcours, qui est une question non clivante dans les scénarios mais qui se présente comme une entrave au débat et pour le projet.

Les points clés sur le transport régional de voyageurs

- Un service moins prioritaire, et pourtant déploré.
- Une domination du mode automobile sur les trajets de moyenne distance grâce à une autoroute interurbaine et périurbaine très adaptée.
- Un intérêt modéré pour le trajet Montpellier-Perpignan, à condition qu'il soit possible en moins d'une heure.
- Le trajet périurbain apparaît aujourd'hui plus essentiel que le trajet inter-cité.
- Dans ce contexte, la réutilisation des lignes anciennes abandonnées pourrait connaître un regain d'intérêt.

III.2 Quelles articulations entre les services ferroviaires ?

Précédemment, nous avons analysé séparément les trois services ferroviaires possibles, et leur degré de priorité dans le discours des acteurs, qui définit une certaine hiérarchie avec en tête le fret, puis la grande vitesse et enfin le transport régional. Il s'agit maintenant d'aborder la manière dont les acteurs articulent ces différents services possibles et comment ils les répartissent sur les deux lignes concernées : la ligne classique et la ligne nouvelle, lorsqu'ils le font. Au cours des entretiens, ils ont souvent pris des positions de principe sur cette articulation (2.1), parfois approfondies ou contredites au cours de la discussion sur les scénarios (2.2).

III.2.1 Mixité ou séparation des trafics ?

III.2.1.1 Pour la mixité marchandises/voyageurs de la ligne nouvelle

Globalement, on a vu que la demande de transport de marchandises peut évoluer rapidement, et que les acteurs envisagent la hausse de cette demande. La plupart d'entre eux affirment donc leur intérêt pour la mixité de la ligne nouvelle, qui leur paraît la manière la plus souple de faire face à cette demande, sans trop pénaliser la grande vitesse.

Un choix impossible à faire

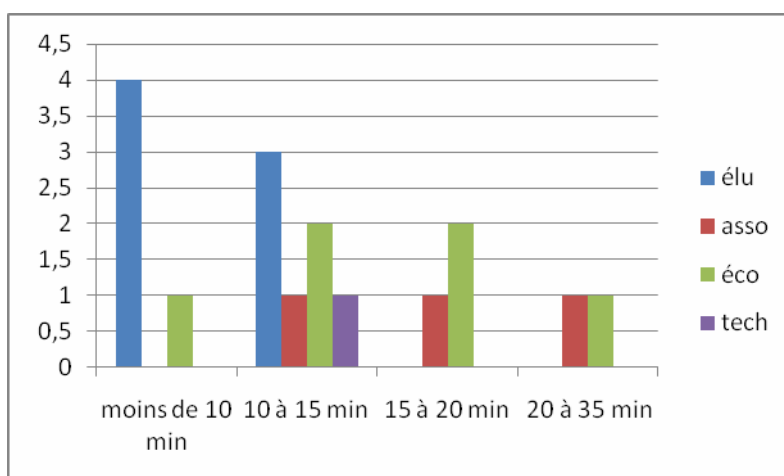
En effet, la majorité des personnes interrogées (38 sur les 48 qui se sont positionnées sur cette question soit 79%) accepte un compromis : celui de réduire la vitesse des TGV sur la ligne nouvelle pour permettre au fret de circuler. Ce compromis vitesse/fret est accepté pour différentes raisons souvent parce que les personnes rencontrées n'arrivent pas à choisir entre les deux fonctions de la ligne et considèrent que les deux sont importantes. «*Faudra qu'on réfléchisse sur le fret autant que sur la grande vitesse. Autant avoir une réflexion globale* » signale un élu local. La vitesse est souvent souhaitée pour favoriser le développement économique dans la région alors que le fret ferroviaire est surtout mis en avant pour des questions environnementales. Parmi ceux qui veulent de manière forte du fret (34/60 soit 57%), une part non négligeable (11/34 soit 32%) veut aussi de manière forte de la vitesse.

La recherche d'un compromis entre vitesse et marchandises

Dans ce compromis les personnes interrogées font cependant valoir certaines limites qui ne doivent pas être dépassées. C'est à dire que même si les acteurs renoncent au 320 km/h, ils sont attachés à la grande vitesse. «*Si on perd 5 minutes en temps ce n'est pas grand chose mais passer de 45 minutes à 1h 20 c'est autre chose* » explique un élu. On constate en effet qu'un seuil de 15 minutes semble se dessiner : sur les 16 personnes qui se sont positionnées sur cette question, 12 sont prêtes à sacrifier moins de 15 minutes sur leur trajet.

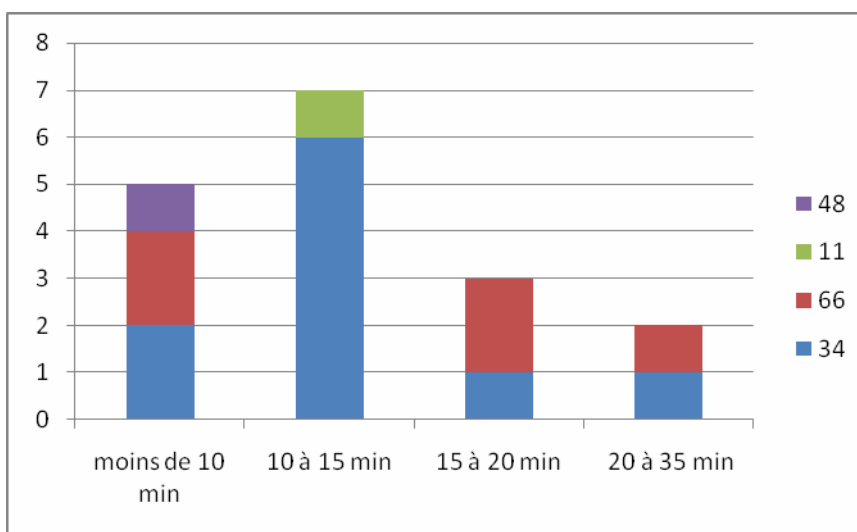
Pour rentrer dans le détail de ces positions, on constate que ce sont surtout les acteurs associatifs et économiques qui sont prêts à sacrifier le plus de temps pour la mixité, jusqu'à 35 min précisément. Les élus eux restent attachés à une grande vitesse et n'acceptent généralement pas plus de 15 min supplémentaires.

Figure 2 : Temps « consenti » pour la mixité suivant le type d'acteur



Du point de vue des territoires, ce sont les acteurs de l'Hérault qui sont le plus attachés à la grande vitesse et au seuil des 15 min supplémentaires.

Figure 3 : Temps « consenti » pour la mixité suivant les départements



III.2.1.2 Pour la séparation des trafics et la complémentarité des deux lignes

Si un grand nombre d'acteur est prêt à accepter une réduction de la vitesse pour permettre au fret de circuler, certains d'entre eux souhaitent optimiser l'un ou l'autre service en jouant sur la répartition des trafics sur la ligne nouvelle (LN) ou sur la ligne classique (LC). Dans les différents scénarios qui sont présentés aux acteurs, la répartition des services sur les deux lignes varie avec le positionnement du transport de marchandise. Dans les scénarios de la famille « Priorité à la vitesse », les trains de fret restent sur la ligne classique alors que les autres familles de scénarios (« Priorité au report modal » ou « Priorité à la longue distance ») proposent une mixité, plus ou moins importante, sur la ligne nouvelle.

Une ligne nouvelle dédiée pour le fret

Il subsiste de fortes incertitudes sur l'évolution du trafic de marchandises : incertitude sur le dynamisme de la demande d'une part, qui dépend de nombreux facteurs (conjoncture internationale, prix du pétrole, etc.), incertitude sur la capacité réelle du mode ferroviaire à assurer correctement le service attendu des clients d'autre part. Cette incertitude générale a pour conséquence que les prévisions de trafic de fret ferroviaire sont regardées avec circonspection.

Mais surtout, ces incertitudes modifient la nature du débat sur la capacité ferroviaire en matière de marchandises. En effet, il ne s'agit pas de faire rouler un nombre fixe de trains, mais de « permettre un développement », ce qui suppose une forme de priorité donnée au fret : certains acteurs demandent à ce que ce développement soit accompagné d'une politique volontariste de l'Etat en faveur du report modal (contrainte ou incitation), mais d'autres acteurs, plus radicaux, demandent qu'une infrastructure soit entièrement dédiée au fret. Cette demande, déjà exprimée par les acteurs rencontrés en phase 1, et relayée auprès de RFF, s'avère encore plus importante aujourd'hui. Elle émane principalement des acteurs économiques, pour qui la mixité ne garantit pas un bon service pour les marchandises : « Est-ce que la priorité c'est les voyageurs ou la marchandise, ou alors une ligne voyageurs et une ligne fret ? Parce qu'une ligne mixte sera très vite saturée » ; « On sait que quand on a une ligne dédiée c'est mieux. Le TER nous bouffe beaucoup de sillons sur le Lyon-Marseille ». On peut juger cette demande paradoxale :

d'une certaine manière, les acteurs qui devraient profiter de la mixité la rejettent, alors que ceux qui en pâtiront potentiellement (les voyageurs) semblent la plébisciter. Il faut cependant replacer ce paradoxe dans le fil de la mixité telle qu'elle est envisagée du côté espagnol : la ligne à grande vitesse entre Barcelone et Figueras est mixte « par défaut », parce que les prévisions de trafics voyageurs conduisent à penser qu'elle serait sous-utilisée si elle était seulement dédiée aux voyageurs. Dès lors, les acteurs économiques espagnols et français doutent ouvertement que le fret sera effectivement prioritaire sur cette liaison. Le retard dans l'ouverture de cette ligne les a conduit à envisager une autre solution temporaire, passant par les infrastructures classiques, pour rejoindre Figueras, et qui devrait en fait servir de solution à long terme. Ainsi, préférant la fiabilité de l'exploitation, les acteurs économiques sont conduits à refuser les arbitrages entre trafic fret et voyageurs sur une même ligne, considérant que ces arbitrages seront toujours défavorables au fret. Un acteur espagnol formule ainsi leur position : « *Le transport des marchandises a besoin d'une ligne dédiée, ce sont des opinions techniques qui ont des justifications techniques* ». Un acteur économique, hors Languedoc-Roussillon, confirme cette attente : « *Les représentants du port de Barcelone sont venus la semaine dernière. Ils espèrent bien récupérer la LC* ».

Concrètement, ces acteurs proposent donc globalement de maintenir le trafic fret dans un premier temps sur la ligne classique, en profitant de la capacité dégagée par le départ des TGV vers la ligne nouvelle : « *Nous on était plutôt favorable à la création d'une LN pour pouvoir récupérer la ligne classique* » ou encore « *Basiquement, nous voulons la ligne classique pour le fret et pour le trafic local. Et la ligne nouvelle pour le TGV* ». Dans un deuxième temps, ces acteurs proposent de construire à moyen terme une nouvelle infrastructure, qui pourrait être le long de la ligne nouvelle : « *Si on veut préserver l'avenir et permettre au fret de se développer, il semble tout à fait opportun de réserver de chaque côté de la LGV une bande de terrain pour la pose d'une ligne ferroviaire fret. Cela entraîne une dépense anticipée et augmente le coût du projet, mais permettra au trafic fret, international notamment, de se développer conformément aux prévisions de croissance* »⁷.

Une ligne nouvelle dédiée à la vitesse moins plébiscitée

La séparation des trafics s'appuie en priorité sur la volonté de certains acteurs ne pas « déranger » le fret mais à l'inverse d'autres souhaitent une ligne nouvelle exclusivement consacrée à la grande vitesse. Cette position reste cependant minoritaire parmi les acteurs rencontrés. Elle est défendue par des associations anciennes, qui pour certaines s'étaient mobilisées en faveur du TGV Languedoc-Roussillon : « *Je ne supporte pas qu'on fasse une ligne à 200 km/h. Dans 10 ans on repart à la case départ. On ne peut pas pénaliser la région de Barcelone en les privant de grande vitesse. En ce qui me concerne la priorité c'est faire rouler les TGV, si on veut rester dans le cadre du Grenelle de l'Environnement pour supprimer l'aérien* ».

Les défenseurs de la vitesse peuvent parfois avoir d'autres motivations et en particulier la crainte du fret. « *On préfère la vitesse. Le fret c'est des nuisances* » explique simplement une association. D'autres encore souhaitent consacrer la ligne nouvelle au transport des voyageurs à grande vitesse car selon eux le traitement paysager et architectural est de meilleure qualité que celui d'une ligne fret. Ce sont plutôt des riverains qui tiennent donc ce discours qui peut être illustré ainsi : « *Il faut que le TGV soit sur une ligne propre qui lui soit spécifique. Le TER et le ferroutage sur la ligne existante, avec de l'amélioration. Parce qu'avec le TGV, en général, là où ça a été fait, ils font des efforts en terme architectural, il faut un ancrage dans le paysage. Alors qu'avec le fret, on sait qu'ils ne feront pas beaucoup d'efforts* ».

⁷ Ferrmed. Réaction à la présentation des scénarios LNMP. Avril 2008.

III.2.1.3 Pour la libération de sillons

Globalement la création d'une ligne nouvelle est perçue comme une opportunité de repenser les différents trafics sur la ligne existante voire d'en développer certains. En effet, la création d'une ligne nouvelle implique le transfert de certains trains qui circulent actuellement sur la ligne classique ce qui a comme effet de libérer des sillons. Plusieurs acteurs ont ainsi évoqué la nécessité de profiter de la construction d'une nouvelle infrastructure pour y reporter une partie du transport des voyageurs et pour dégager des sillons pour les dessertes régionales sur la ligne traditionnelle. Des acteurs associatifs et des collectivités s'accordent sur cette vision : « *La LGV pourrait permettre de retrouver des transports périurbains, on a de gros espoirs sur ça. (...) Si ça se développe ça permettrait d'aller travailler sans prendre la voiture. Aujourd'hui il y a très peu de fréquence, il n'y a pas de liaisons* » ; « *Ca permettrait de dégager la ligne existante et d'utiliser les gares inutilisées aujourd'hui de Coursan, de Villedun. Réactiver des petites gares sur ce pendulaire là, ouvrir des possibilités* » ; « *Ce qu'il faut c'est plus une ligne de grande vitesse et une ligne de petits trains* ».

III.2.2 Les enseignements de la discussion sur les scénarios

Six scénarios ont été systématiquement présentés et toujours dans le même ordre aux acteurs rencontrés en deuxième partie d'entretien (voir le document de présentation des scénarios en annexe 3). D'abord deux scénarios de la Famille « Priorité à la vitesse » (A1 et A3), ensuite un scénario de la Famille « Priorité longue distance » (B1), puis deux scénarios de la « Priorité au report modal » (C3 et C4) et enfin un scénario « Priorité ligne existante » (D1).

Cette présentation a provoqué, au fur et à mesure ou en fin de présentation, des réactions que l'on a tenté de décrire à travers des « cheminements ». Il s'agit du parcours intellectuel de l'acteur en réaction aux scénarios qui produit soit un choix, soit un rejet, soit des compromis, soit des propositions nouvelles. Le « verdict » se fait rapidement quand il s'agit d'une conviction ou de manière plus lente lorsqu'il se fait par défaut c'est-à-dire par élimination des « moins mauvais ».

Les cheminements sont déterminés par certains critères de choix :

- Le service proposé par le scénario est souvent le critère principal
- Les gares et les couloirs de passage : des composantes des scénarios qui font pencher la balance le plus souvent en 2^{ème} lecture

En chiffres :

3 personnes préfèrent le A1 : élu 34, asso 66, acteur éco 34
 5 personnes préfèrent le A3 : 2 éco 34, 1 élu 11, 1 asso 11, 1 asso 66
 15 personnes préfèrent le B1, le scénario préféré par les élus en particulier : 1 éco 34, 1 éco 69, 1 asso 34, 1 asso 66, 3 élus 34, 3 élus 66, 1 élu esp, 1 élu 48, 1 élu 30, 1 tech 34, 1 tech 11
 13 personnes préfèrent C3 , le scénario bien aimé plutôt par les associatifs : 1 éco 11, 1 éco 34, 2 assos 66, 3 assos 34, 2 élus 66, 1 élu 34, 1 élu esp, 1 tech 34, 1 univ 13
 8 personnes préfèrent le C4 : 3 écos 34, 1 élu, 1 élu 11, 1 élu esp, 1 asso 30, 1 asso 34
 6 personnes préfèrent le D1 : 1 asso 34, 1 asso 11, 1 asso 66, 1 élu esp, 1 élu 30, 1 éco 3

Les scénarios préférentiels

Les acteurs marquent une préférence claire pour les scénarios B1 et C3. En effet, ces derniers sont ceux du compromis. B1 en tête avec 15 personnes qui le préfère sur 50 ayant exprimé leur position, présente l'avantage de sortir le fret la nuit des agglomérations tout en gardant une vitesse intéressante pour les passagers sur la LN. C3, de son côté, avec 13 personnes sur 50 qui l'ont élu, propose une véritable mixité fret/voyageurs et une bonne desserte des centres-villes puisqu'aucune gare nouvelle n'est prévue entre Montpellier et Perpignan.

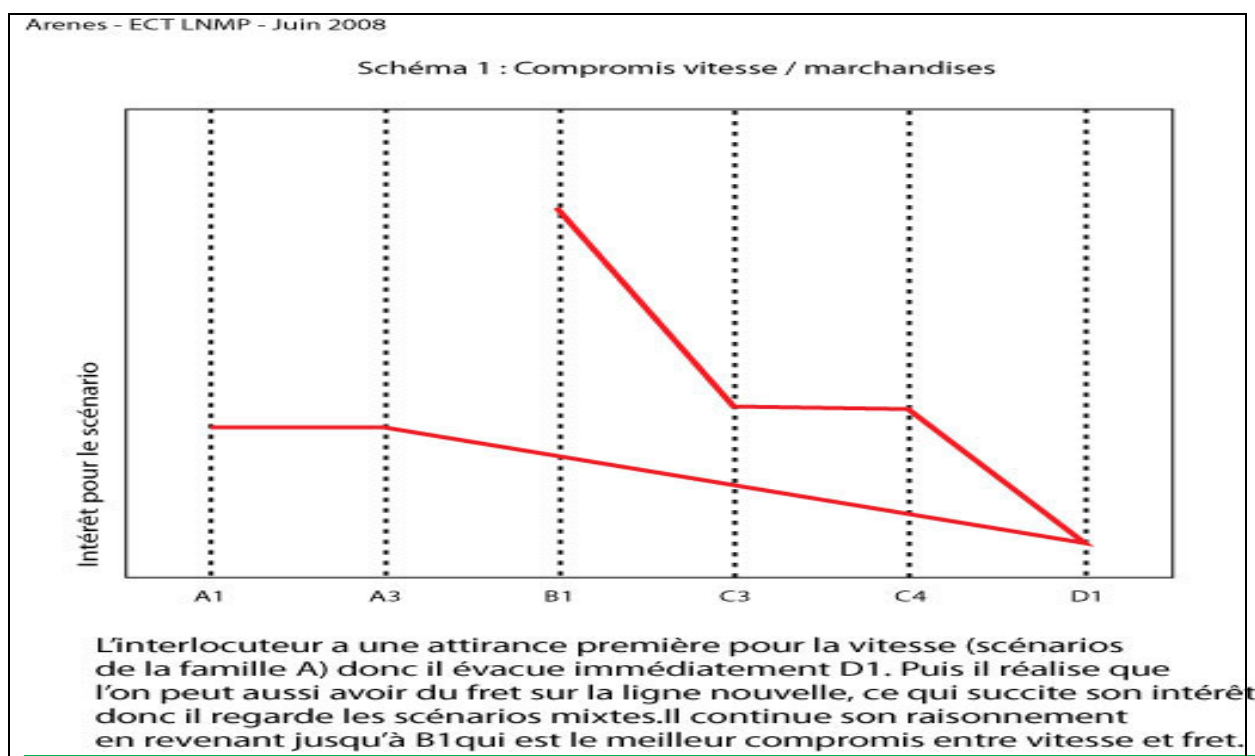
Les scénarios rédhibitoires

Le scénario D1 est le plus souvent écarté (par 24 personnes) du fait du peu de marge de manœuvre possible pour l'augmentation de la capacité ferroviaire en générale et pour l'aspect « lanterne rouge » qu'il confère à la région.

Les scénarios A sont aussi souvent écartés (par 20 personnes) car ils ne laissent que très peu de place à l'augmentation du fret, qui se ferait le cas échéant sur la LC. Pour le A3 précisément, c'est la traversée des Corbières qui pose problème. Parmi les personnes qui défendent une position anti-vitesse, certains, les acteurs associatifs plutôt, écartent les scénarios de la famille A pour des raisons qui tiennent plutôt du registre idéologique du type : « Un homme pressé est un homme mort » ou « On a privilégié la grande vitesse à la qualité de la vie. ».

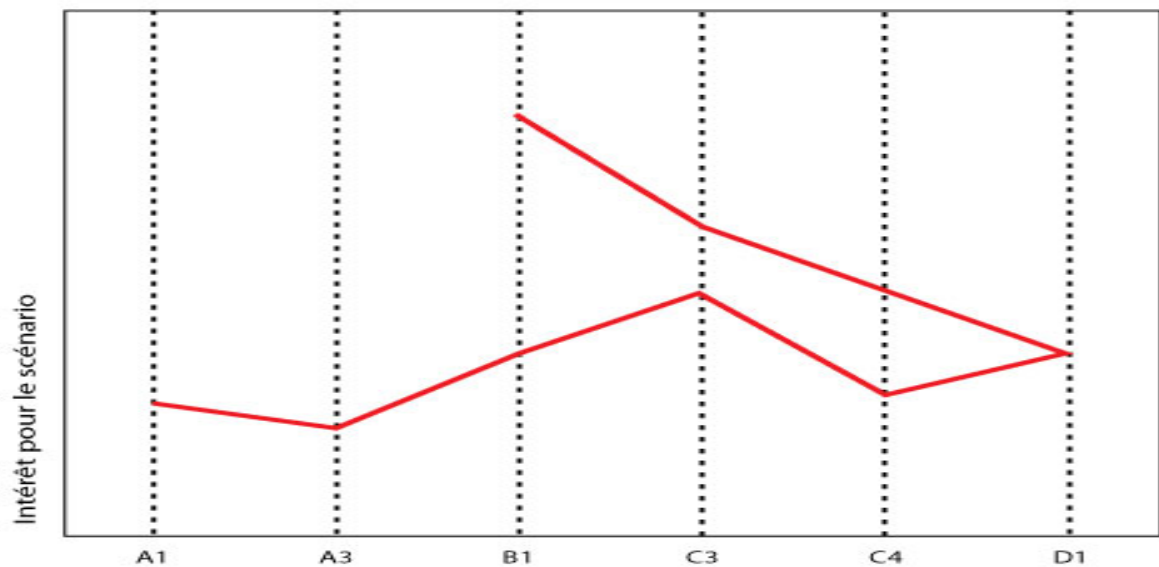
Présentation de cheminements « types »

Figures 4 à 9 : 6 schémas de cheminements dans les scénarios



Arenes - ECT LNMP - Juin 2008

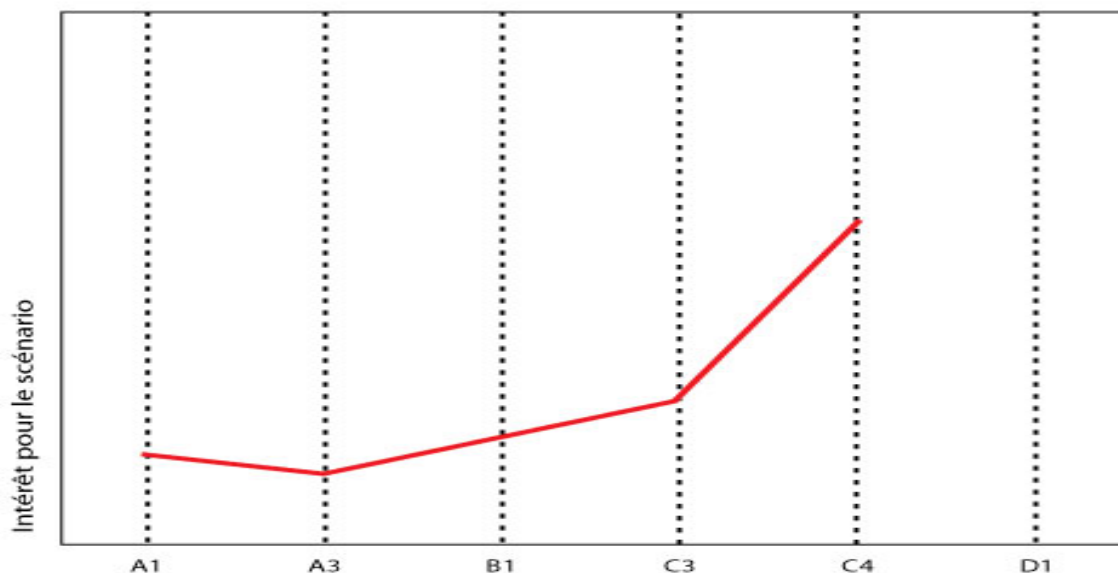
Schéma 2 : Compromis marchandises / vitesse



L'interlocuteur n'adhère pas trop à A1, car ce n'est que de la vitesse, à A3 encore moins car on passe dans les Corbières. Son intérêt augmente au fur et à mesure de l'introduction de la mixité, mais décroît sur C4 à cause du temps de parcours. D1 est intéressant car semble minimiser tout de même les impacts. Mais ses contraintes amènent à reconsidérer C3 qui sort le fret des centre villes. Enfin, il revient vers B1 qui présente le même intérêt pour ce qui est de d'atténuer les nuisances du fret nocturne, et il permet en plus de regagner de la vitesse.

Arenes - ECT LNMP - Juin 2008

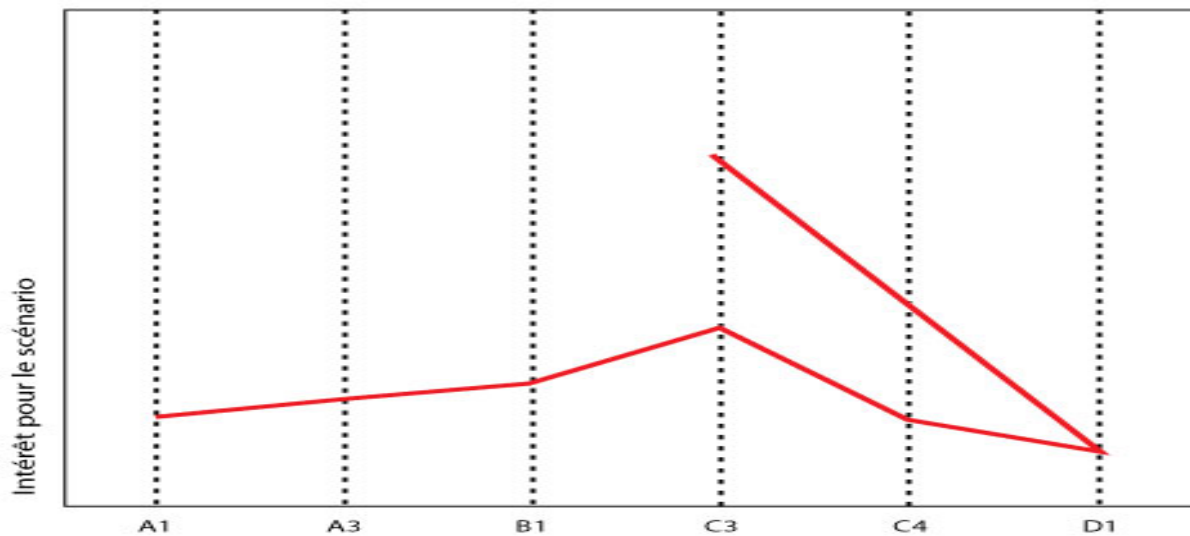
Schéma 3 : Compromis marchandises / desserte



L'interlocuteur écarte d'emblée les scénarios de la famille A car ils ne proposent que de la vitesse pour les voyageurs. De plus, le A3 passe trop à l'intérieur des terres dans la partie sud du territoire et traverse donc le Massif des Corbières. Son intérêt se pose d'abord sur C3 qui permet de faire passer du fret sur la ligne nouvelle mais ce scénario ne prévoit pas de gares nouvelles. Finalement il choisit C4 qui est un bon compromis.

Arenes - ECT LNMP - Juin 2008

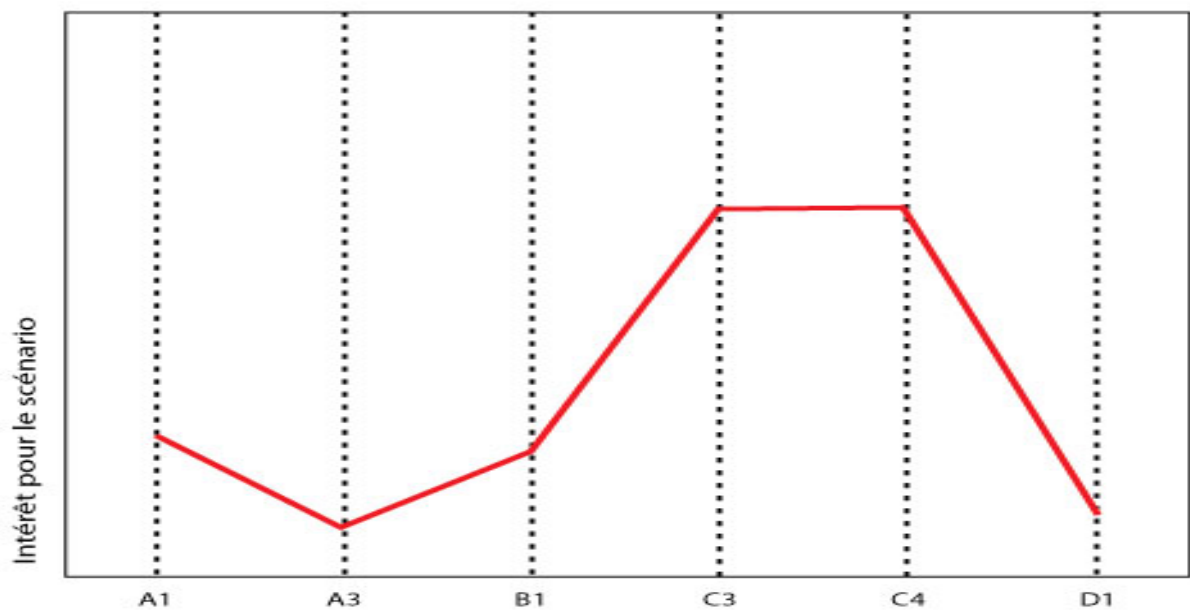
Schéma 4 : Priorité desserte urbaine et capacité ferroviaire



L'interlocuteur s'intéresse aux potentialités de desserte du territoire par les gares centres et de capacité. Il évacue donc rapidement les scénarios A1 et D1 car ils saturent en termes de capacité résiduelle sur l'ensemble du réseau (LN + LC), en passant par les scénarios proposant de la mixité. Finalement, il se replie sur C3 car c'est celui qui privilégie les gares centres tout en augmentant la capacité ferroviaire.

Arenes - ECT LNMP - Juin 2008

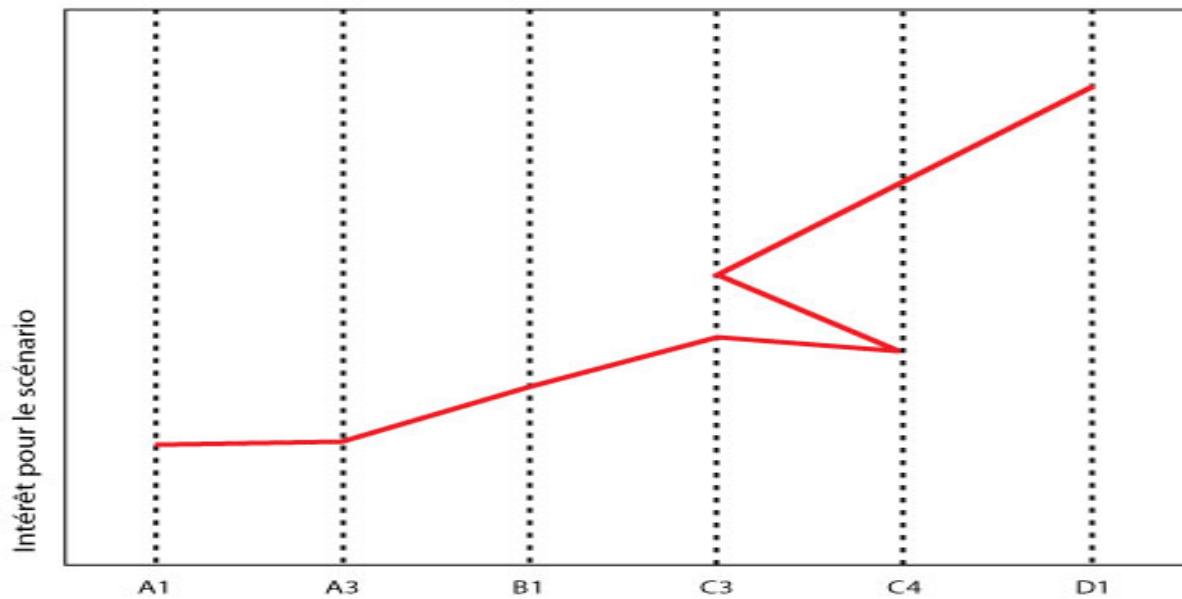
Schéma 5 : Compromis impacts / marchandises



L'interlocuteur porte d'abord son attention sur les couloirs de passage donc, après avoir vu A1, il exclut d'office le scénario A3, rédhibitoire car il traverse les Corbières. Puis il choisi la mixité : scénarios C3 ou C4, qui permettent de faire circuler plus de fret que B1. D1, quant à lui, est rejeté car limité en termes de capacité.

Arenes - ECT LNMP - Juin 2008

Schéma 6 : Priorité : desserte urbaine et limiter les impacts



C'est le schéma par excellence qui illustre le choix du D1. L'interlocuteur porte son intérêt sur la mixité : scénarios B et C (plus que sur la vitesse) et sur la desserte des centres particulièrement : C3, décide finalement de retenir D1 qui présente l'avantage à la fois de limiter les impacts (espaces naturels, pas de gares nouvelles) d'un nouveau tracé et de bien desservir le territoire en conservant les arrêts actuels en gares centres.

Les points clés sur l'articulation des services

- Des choix difficiles à faire entre les services : les scénarios de compromis sont plébiscités.
- Peu de demande pour une ligne dédiée grande vitesse.
- Mais des réflexions pour une ligne dédiée fret, de la part de certains acteurs économiques.
- Une opportunité pour libérer des sillons sur la LC pour le transport régional.

III.3 Economie régionale : une ligne nouvelle, pour quoi faire ?

III.3.1 Rompre avec la logique de passage

Même si les acteurs ne l'expriment pas tous explicitement, le sentiment du plus grand nombre d'entre eux est d'habiter un territoire de passage entre des grandes zones de développement. Et, s'ils justifient dans un premier temps la ligne à travers la nécessité de réaliser le « maillon manquant », tout de suite ils conditionnent la réalisation de la ligne nouvelle à l'exigence de faire arrêter les trains, ou du moins à ce que la ligne génère sur son passage des retombées pour les territoires traversés. Si certains pensent que l'infrastructure créera de fait de l'activité sur son passage, la majeure partie des acteurs interrogés s'inquiète de la manière dont il faudra arrêter les trains : « *Les touristes qui vont en Espagne, ils traversent et ils ne s'arrêtent pas. Est-ce que le TGV avec un bon réseau de TER ne peut pas inverser la vapeur et arrêter les gens au niveau touristique ?* ».

Aux premiers rangs de ceux qui souhaitent « arrêter le TGV » se situent les acteurs de Perpignan. Sachant que la ville va jouir d'une situation de « tête de pont » de la grande vitesse espagnole, les acteurs comprennent tous les avantages de cette situation qui, implicitement, n'aurait pas intérêt à évoluer vers la réalisation du chaînon manquant : « *J'ai rien à attendre du nord, rien ! Quand une entreprise vient du nord, elle s'arrête à Montpellier, pourquoi elle irait plus loin ? On a le même climat, le même cadre de vie. Par contre, une entreprise qui vient du sud, là on la capte. Être à 45 minutes d'une métropole mondiale, plutôt que d'être à 45 minutes d'une métropole régionale, ça, ça compte. Je suis un aménageur moi, je raisonne comme ça. A 45 minutes d'un aéroport avec 35 millions de passagers... par rapport à Montpellier... Je vais à Barcelone, je vais dans le monde entier !!! Je suis à 45 minutes du port de Barcelone, c'est 4 millions d'habitants, une fois et demi le Port de Marseille. J'ai aussi Valence pas loin, c'est 2 millions d'habitants et Saragosse qui explose. Moi au sud, quand j'amène le TGV, j'ai un truc de fou. Faut aller à Lyon pour trouver une ville millionnaire, à 2 heures.* »

Cette idée d'arrêter les trains emprunte autant à la référence des premiers réseaux ferroviaires qu'à celle dessinée depuis par le TGV : « *les nouveaux réseaux de TGV qui se dessinent auront dans les prochaines décennies autant d'importance pour la redistribution des activités économiques, techniques et culturelles que la toile d'araignée ferroviaire progressivement tissée depuis Paris à partir de 1850.* » (Article du Monde, « Un territoire à deux vitesses » du 7-8 octobre 1990). Dès lors, chacun a en tête les effets de contraste que génère le TGV, « *entre les vastes espaces que les rames traversent sans le moindre profit et les villes « élues » qui en récoltent les retombées médiatiques et pécuniaires.* » Les acteurs associent alors automatiquement arrêt du TGV sur son territoire et développement économique : « *Ça permet de développer des zones d'activités économiques, avec des entreprises qui prennent le TGV, ça permet de développer des activités à l'année. On devient un carrefour entre Toulouse et Lyon.* » L'enjeu reste donc pour beaucoup de faire au maximum arrêter le TGV. Mais « l'effet TGV » en tant que tel ne rencontre pas l'unanimité.

III.3.2 Les visions controversées de « l'effet TGV »

Du scepticisme ...

Le rapport Holz/Giband⁸ tente de mesurer l'effet de l'arrivée d'une ligne à grande vitesse à Perpignan. Restant relativement modeste quant à diagnostiquer « *scientifiquement* » ces

⁸ JM. Holz et D. Giband, Le TGV Perpignan / Barcelone : quels effets de mobilité ?, Rapport de l'étude cadre : « Ville moyenne et grande vitesse », Interreg III-A, mai 2006.

effets, l'enquête auprès de 800 personnes porte sur les changements attendus en termes de mobilité des populations sur le plan des loisirs et du travail. L'étude pointe des similitudes de structures d'offre d'emplois, tenant au fait que « de part et d'autre de la frontière on recherche les mêmes candidats pour les mêmes métiers. » (hôtellerie-restauration, transports, services...) Et a contrario, les métiers où le chômage est important sont aussi les mêmes de chaque côté de la frontière (métiers généralistes, sans grande qualification). L'ensemble décrit les facteurs limitant à l'émergence d'un marché du travail fondé sur la complémentarité. Au niveau touristique, ce sera avant tout Barcelone qui profitera de sa situation d'attractivité métropolitaine.

Ainsi globalement, l'étude indique, et notamment pour un pôle secondaire comme Perpignan, que le TGV n'est qu'un outil d'accompagnement du développement, et non un agent autonome d'aménagement du territoire. Il doit être intégré à une stratégie d'accompagnement minutieusement préparée, surtout du point de vue des ressources humaines, de la gouvernance politique et de la maîtrise complète de la chaîne des transports. Ainsi le TGV est un risque réel pour tous ceux qui apparaîtront sans stratégie ; une chance, si cette stratégie est envisagée sur le long terme et s'accompagne d'une forte mobilisation locale.

Globalement l'étude Holz/Giband dresse une critique relativement mesurée des effets attendus du TGV. D'autres acteurs sont moins nuancés : « *Je n'y crois pas pour Perpignan. (...) Perpignan a été vidé de tous les emplois, il n'y a plus de tissu économique. Ce qui va se passer c'est que les jeunes vont partir à Barcelone. Ça va vider complètement le pays. Du transfert, surtout les cerveaux et de la jeunesse catalane. On a que des retraités dans les associations qui ont des compétences, il n'y a pas de jeunes, ils partiront encore plus vite. Actuellement ils partent déjà pour les études et le travail. Perpignan sera une ville pour les retraités.* » ; « *Il y aura un transfert d'économie à l'autre, car sur les gares cela se développe, et ailleurs cela se vide.* » Ici une ligne à grande vitesse est perçue comme un lien « en vase communicant » entre les villes qui risque davantage de provoquer des transferts que des dynamiques. Et chacun y va de son exemple, comme Marseille, dont les effets du TGV sont pourtant souvent cités positivement, et dont il ne reste ici, dans les représentations, que les effets sur le prix du foncier : « *Ce qui me semble disparaître au vu du coût des transports, ce sont les gens qui viennent s'installer ici et travaillent à Paris, comme c'est le cas à Marseille. Si c'est pour faire du résidentiel dortoir, ce n'est pas intéressant pour la Région, ça fait monter le foncier.* »

On rejoint donc peu à peu ce qui est de l'ordre de la croyance. Ce que l'étude Holz/Giband tentait d'objectiver n'a pas bouleversé des représentations liées autant à l'histoire du territoire qu'aux promesses non tenues des politiques, comme l'exprime cet acteur audois : « *Bien que la région a l'air d'y croire, je suis sceptique sur le développement économique. (...) Carcassonne est une ville administrative, de services. La région n'a jamais été industrielle, si ce n'est une industrie liée à la viticulture au 19^e-20^e. Il y a 5 ans dans la presse on avait eu un article intitulé « la belle endormie », récemment y en a eu un autre « la sieste est finie ». C'est assez utopique de se dire qu'on va accueillir plus d'entreprises.* »

...à l'opportunisme

Dans le camp adverse, le discours emprunte aux mêmes méthodes. L'accessibilité, jusqu'ici réduite au transfert, devient un levier économique, quitte à mobiliser des « principes » économiques pour rendre plus crédible son discours. Ainsi pour cet élu national « *il y a quelques grands principes économiques : quand vous avez 2 zones économiques et que vous les rejoignez, cela fait du développement entre ces 2 zones, il y a tout le long des choses qui se développent. On le constate au niveau de la Lozère, entre Clermont-Ferrand*

et Béziers, avec l'A75, il y a toute une série de zones d'activités qui se créent. Entre 2 pôles, c'est un grand principe économique, il y a toute une série d'aménagements qui se fait. ».

Dans ce schéma du « développement naturel », c'est évidemment la gare TGV qui demeure le symbole le plus fort de ce développement. Et alors qu'une forte critique apparaît sur les gares nouvelles depuis plusieurs années, elles sont ici rappelées par certains pour témoigner des dynamiques de développement qu'elles génèrent : *« Oui il y a peu d'exemple où la ligne TGV n'a rien fait, sauf Vendôme pour le TGV Atlantique et Amiens, la gare betterave. Le Mans s'est développé autour du TGV du simple au double, c'est extraordinaire. »* D'autres sont tout de même plus nuancés, concédant qu'il serait préférable que les gares s'installent là où est déjà présente l'activité économique : *« Si elle sort complètement il faut un temps pour que ça se développe autour. Si vous avez déjà un développement économique avec des embryons d'activités, ça permet le développement »* ; *« On est dans une zone où on est privilégié (A75, A9). Il y a un développement d'activités économiques qui se fait. C'est un atout supplémentaire avec une ligne comme ça. »*

Entre sceptiques et enthousiastes, se construit en fait le rapport de la région à l'économie. D'un côté le fatalisme d'une région considérée comme la plus pauvre de France, en crise dans biens des secteurs, notamment viticole, qui, en se comparant à ses voisines ressent un complexe d'infériorité. De l'autre, quelques élus qui veulent y croire et qui ne cessent de faire l'autopromotion de leur région.

Au premier des croyants, se situe évidemment le Président Conseil Régional. Les nombreuses déclarations de Georges Frêche, aux avant-postes des questions économiques, ses nombreuses initiatives, autour du label « Sud de France »⁹, dans l'installation d'entreprises par le financement de zones d'activité économique, la création d'antennes de la région dans de nombreux pays¹⁰, les effets de levier que veut mettre en œuvre la région en ciblant des projets et des territoires, et en arrêtant le saupoudrage, est avant tout un travail sur l'image de la région, modèle qu'il a déjà mis en place sur Montpellier et qu'il souhaite reproduire à l'échelle régionale. Ceci s'illustre fort bien par les propos d'un universitaire, extérieur à la région Languedoc-Roussillon de surcroît : *« C'est inintéressant ce qui se passe aujourd'hui à Montpellier. Il semble qu'il y ait une sorte de prophétie réalisatrice à Montpellier. A force de dire « Montpellier la surdouée » il y a quelques années, ce phénomène-là semble avoir réussi. S'il y a beaucoup de population qui vient, c'est parce qu'on doit avoir l'impression que c'est sympa de vivre à Montpellier. »*

Certains font ainsi le lien entre cette image émergente, et ses effets synergiques avec le TGV, l'accessibilité faisant partie de la construction de l'image régionale : *« Pourtant on a beaucoup de possibilités dans la région, on aura des retombées. Il faut que les autres s'éveillent à s'installer chez nous. Une entreprise a besoin de tous les réseaux, or aujourd'hui, on a un seul avion tous les deux jours pour faire Montpellier-Barcelone. »* Cet effet de croyance, la construction d'une image, dont les retombées sonnent comme une prophétie autoréalisatrice, c'est un peu l'exemple de Montpellier qui fait son chemin, jusqu'à... Perpignan.

Pour exemple le rapport Holz/Giband est aujourd'hui fortement critiqué, participant d'une mauvaise image qu'il faut combattre : *« Cette étude, j'en ai rarement vu une aussi nulle. Le problème de Perpignan c'est la sinistrose, l'auto-flagellation, les défilés de pénitents. »*

⁹ La création d'une marque « Sud de France » par la région en 2006, d'abord pour soutenir la viticulture régionale, s'est ensuite étendue à d'autres produits.

¹⁰ La région a créé des maisons du Languedoc-Roussillon à Milan, Bruxelles, Shangai, Londres ; projets en 2008 : Madrid, Berlin, Moscou, New Delhi, Tokyo, Hanoï, Buenos aires.

Cette attitude volontairement enthousiaste se double d'un discours et d'actions sur l'image de la ville : *Ce mouvement n'est pas encore très perceptible. (...) Vous avez un mécanisme qui est en train de se mettre en place. C'est pas la ruée vers l'or mais cela ne peut que s'accélérer. Il y a déjà les signes avant-coureurs de quelque chose. Le fait que cette année Perpignan soit capitale de la culture catalane, ça fait une sacrée pub ! Ça donne des choses, le fait que dans le sud ça soit écrit partout pendant un an. (...) On a un cadre de vie exceptionnel. Quand vous avez une ville avec une exceptionnalité culturelle, quand vous vous lancez dans une politique culturelle, si vous arrivez à vous propulser sur le plan international culturel. »*

Et finalement, tout comme Montpellier, Perpignan commence à récolter les fruits de sa localisation et du travail sur son image : *« Je rencontre des entreprises qui ont l'intention de faire des choses en France. Ce sont surtout des entreprises de taille moyenne (50-300 personnes) qui exportent déjà en France et qui doivent être présentes elles-mêmes en France en Languedoc-Roussillon, Perpignan, dans les PO, puis Montpellier qui bénéficient le plus de l'implantation d'entreprises espagnoles. Avec Perpignan, on peut avoir une réunion dans la journée et il y a l'aspect culturel dans une moindre mesure, la Catalanité. »*

III.3.3 Le tourisme omniprésent

L'arrivée d'une nouvelle clientèle

Destination soleil, essentiellement familiale et offrant de nombreuses activités sportives et culturelles, le Languedoc-Roussillon a une identité touristique certes forte, mais sans réelle spécificité. Prisé pour son littoral, peut être moins pour son patrimoine historique et naturel, il génère avant tout un tourisme de faibles plus-values : *« On a développé un tourisme de masse qui rapporte pas beaucoup par rapport à la Côte d'Azur. On a beaucoup de monde mais pas de retombées pécuniaires. L'exemple le plus typique c'est Argelès-sur-Mer qui s'affiche comme la capitale européenne du camping. »*. Il draine une clientèle d'habitues, très majoritairement française : *« Le tourisme ici, c'est à 75 % des français, de Grenoble, de Saint-Etienne, de la Vallée du Rhône, à 3 heures de temps. »* Mais cet état de fait est en train de changer. Une nouvelle dynamique touristique peut être observée, et cela récemment. Elle est due à l'arrivée de nouvelles clientèles, facilitée par l'augmentation des capacités de desserte qu'ont entraînée la mise en service de l'A75, et la mise en place de vols *low cost* sur les aéroports de Béziers et Carcassonne, et dans une moindre mesure de Montpellier : *« On a une clientèle nouvelle low cost: de Grande Bretagne, d'Allemagne. »*. A cela s'ajoute le dynamisme du pays cathare qui a su attirer la clientèle espagnole. Ainsi, après une baisse de 7% entre 2001 et 2004, l'activité touristique a de nouveau augmenté en 2006 (4%) puis en 2007 (chiffres encore non connus). Aujourd'hui il représente 15% du PIB régional (pour une moyenne nationale de 6.1%), ce qui en fait un secteur d'importance pour les acteurs régionaux.

Etre un arrêt sur la trajectoire espagnole

Vis à vis de l'arrivée d'une ligne nouvelle, l'importance du tourisme se voit encore renforcé. En effet, il apparaît comme le secteur économique qui sera le principal bénéficiaire de la ligne nouvelle : *« En dehors du désenclavement et du tourisme, je ne vois pas ce que ça pourrait amener. »* La ligne nouvelle est ainsi perçue comme un moyen de renforcer l'accessibilité régionale pour faire venir les clientèles. Plus exactement, l'objectif, comme pour les marchandises, et de faire arrêter les touristes. La région est située sur la route de l'Espagne et considère avoir déjà eu pendant trop longtemps une position d'observation des flux : *« Les touristes qui vont en Espagne, ils traversent et ils s'arrêtent pas. » ; « On est*

une traversée vers l'Espagne. » Ainsi, « [le] but, c'est de faire arrêter les gens qui vont vers l'Espagne ; les arrêter un jour ou deux, et leur faire dire : « ici, c'est bien » ».

Une infrastructure pour améliorer l'accessibilité

Déjà, chacun essaie à tout prix de renforcer son accessibilité routière ou aéroportuaire, ou rêve de nouvelles liaisons : *« Mon rêve c'est une liaison low cost Chine - Montpellier. »*. L'accessibilité devient un enjeu stratégique : *« L'accès et l'implantation, c'est essentiel de ne pas se tromper sur la desserte. On a déjà l'A9 à côté, il faut que tout soit à côté. Par exemple, Pézenas ne se développe pas, parce que les accès n'y sont pas. C'est vraiment la desserte, l'essentiel. »* De ce point de vue, et pour beaucoup, une nouvelle infrastructure aura ce mérite, l'exemple barcelonais étant la preuve de cette réussite : *« Au niveau tourisme, par exemple, il y a des gens qui viennent ici pour les musées, pour des Congrès, pour le shopping, Barcelone est une ville de shopping, pour le Barça... Et l'infrastructure, pour ça, c'est bon. Un transport rapide facilite énormément et c'est vrai en sens inverse : on a une clientèle espagnole qui va vers Carcassonne. »* ; *« On est en 2008, ce que font les autres, nous aussi nous devons le faire. On ne peut être largué en permanence. Il y a des Madrid-Barcelone toutes les heures. Il faut que tout soit facile, notamment pour des courts séjours. Je ne dois pas louper du travail et des opportunités, il faut répondre de suite aux besoins. Il faut que les choses soient faciles. S'il y a un seul avion, on n'est pas sûr de revenir. »* Ainsi, s'il est vrai que l'accessibilité peut être un facteur d'essor touristique, il convient également d'avoir une offre attirante, ce dont les acteurs ont également conscience.

Un gain de qualité certain

Après une longue période de sous-investissement chronique qui avait entraîné une perte d'attractivité, les acteurs du tourisme ont réalisé d'importants investissements, notamment dans les infrastructures balnéaires : *« Nous sommes au goût du jour ici. On fait plus d'investissement ici qu'à Nice, sur les terrasses par exemple. Les paillotes ont disparu. »* ; *« Ici, la qualité de vie est vraiment superbe. »* ; *« On a 30 % de surface consacrée aux espaces verts à la Grande Motte. C'est pur, la nature est impeccable ! On a toujours le pavillon bleu. »* Les investissements vont également sur les modes d'accueil, afin de favoriser l'étalement de la saisonnalité : *« Notre but c'est d'étaler de plus en plus nos intersaisons. Les saisonniers, maintenant, c'est 6 à 9 mois. Et on est obligé d'être ouvert de 6 à 9 mois, c'est un investissement. »*, et essayant de combler les lacunes : *« On a un défaut, cependant, ce sont les langues. On va intégrer la notion qu'ont eu les Espagnols qui parlent 2 ou 3 langues. »*

Les déplacements, enjeux d'image et de développement durable

Le travail sur la qualité tente également d'intégrer les questions de déplacement. Sur un littoral dédié à la voiture, il est de bon ton de chercher des modes de déplacement plus en phase avec les attentes environnementales : *« Pour garder ce niveau [de services], le Cap d'Agde ne sera jamais Saint-Tropez, mais il faut garder un coup d'avance. Notre expérience, la qualité de nos services, la sécurité, le développement des activités, les questions environnementales, le temps. On met en place un système type vélib. On améliore les transports maritimes et les bus. Nous on s'engagera à fond ! C'est notre intérêt de développer une image de tourisme propre. »* De même, l'arrivée de la ligne fait réfléchir les acteurs touristiques quant à l'articulation entre desserte et accueil touristique : *« Est-ce que le TGV avec un bon réseau de TER ne peut pas inverser la vapeur et arrêter les gens au niveau touristique : c'est pas très joli par rapport à d'autres régions. »* Et dans un contexte pétrolier inflationniste, le positionnement des gares déterminera pour partie les modalités de déplacement à venir : *« Ce qu'il faudrait c'est*

qu'on irradie « en étoile de mer » depuis l'endroit où la gare va se situer : vers le Port de Sète, l'aéroport, le littoral. » Et garder une desserte de centre ville devient pour Agde un enjeu de développement durable : « Pour nous le meilleur c'est le C3. Plus j'éloigne la gare d'Agde, moins je suis content. Le C4, en termes de gasoil, pour aller chercher tout les touristes à 25 km, ça rallonge les temps d'arrivée. Le C4 c'est de l'argent jeté par les fenêtres. » Cependant, les fonctionnements automobiles du territoire ont encore la vie longue, et même si les stations souhaitent piétonniser leurs sites, la voiture reste le mode dominant dans les déplacements : « On vient d'abord pour le soleil ici ! Ensuite on fait la proposition : un parking sécurisé, et pouvoir reprendre la voiture et sillonner, aller au Musée Fabre, à Lodève. » L'écologie reste une question d'image : « Ou bien pour l'écologie, faire une balade en VTT. »

Un arrière-pays en émergence, tiré par le dynamisme du pays Cathare

L'ensemble des acteurs s'accordent à reconnaître à l'arrière-pays un potentiel paysager et d'authenticité important. Les maisons d'hôtes constituent l'essentiel de l'offre et sont clairsemées sur le territoire. Ainsi, l'arrière-pays souffre d'un manque d'hébergements et d'une offre d'activités peu diversifiée. On verra que ce potentiel est en fait relégué comme arrière scène du littoral. Seul le pays Cathare apparaît comme un pôle touristique qui s'est structuré autour de ses propres ressources. Les campagnes de promotion du pays Cathare engagées voici 15 ans et qui s'intensifient au cœur de Barcelone depuis 3 ans (L'indépendant 08/02/07) ont fini par porter leurs fruits. Jouant sur une offre culturelle diversifiée (châteaux Cathares, gastronomie, vins, sites culturels), les nuitées ont doublé en nombre dans le département entre 2005 et 2006.

L'hébergement, talon d'Achille du tourisme

Le tourisme se heurte tout de même à des problèmes d'hébergement récurrents. Les structures n'ont pas les capacités d'accueil suffisantes, 63 % des hébergeurs déclarant en 2006 avoir refusé des demandes. L'hébergement apparaît en fait comme un enjeu de partage de la rente touristique entre littoral et arrière-pays, le littoral désirant conserver l'exclusivité de l'hébergement : « Dans l'arrière pays, le problème c'est le manque d'hôtel. Il y a un problème financier : pour faire un hôtel, il faut un bon taux de remplissage. Or on a de plus en plus de difficulté ici : il faut que l'hôtel se vende par lui-même. »

La diversification, une complémentarité qui trouve des difficultés de mise en œuvre

Plus globalement, ces difficultés sur l'hébergement révèlent celles sur la diversification de l'offre. Chacun s'accorde sur la nécessité d'offrir une gamme de produits touristiques large et articulée, et constate les difficultés de la région en la matière : « De toute façon, ce n'est pas parce que la ligne s'arrête à Perpignan que les gens vont s'arrêter chez nous. Il faut avant tout leur proposer des choses, dès la frontière, à Font Romeu. Il faut additionner les choses complémentaires. Or les Espagnols ont pris 10 ans d'avance. ». Le potentiel est pourtant là : on l'a vu avec l'arrière-pays, mais aussi les étangs du littoral, le Canal du Midi (qui recueille 80% du tourisme fluvial national), ou l'oenotourisme qui promet de se développer : « Ces deux économies [la viticulture et le tourisme] vont fusionner : oenotourisme à travers des visites, des gîtes, des dégustations et se diversifier (canoë kayak). » Mais ce tourisme n'a pas encore réussi à établir la transversalité entre quantité (infrastructure d'accueil) et qualité (valorisation des atouts naturels, paysagers et culturels) : « L'atout c'est les étangs du côté de Montpellier et de Sète, mais pas assez mis en valeur. (...) Une station comme le Cap n'est pas trop touchée par la pollution car il n'y a pas de fleuve et d'une beauté exceptionnelle : plages, eau ... On a du mal à faire de la transversalité : tourisme, économie, ... ». On a vu que le littoral,

renvoyant l'arrière-pays à de l'excursionnisme, n'est pas vraiment dans une dynamique de complémentarité touristique. L'arrière-pays n'est finalement qu'un décor d'une scène qui doit rester près de la mer : « *Cela étant, dans l'arrière pays, il y a aussi le musée de Lodève, les circuits Cathares. Moi, j'ai découvert tout ça. On cherche à associer le culturel à la vie, à la fête. Par exemple, ici à la Grande Motte, les commerçants font un carnaval fin août. On se déguise tous, avec nos salariés. Les gens sont contents. On fait ça sur des thèmes.* » Et inversement la dynamique d'arrière-pays audoise n'entre pas en synergie avec les autres pôles touristiques littoraux.

Les acteurs politiques travaillent sur la qualité

La Région et les collectivités veulent fortement appuyer ce secteur d'activité. La Région souhaite ainsi professionnaliser une profession peu organisée et ne travaillant pas suffisamment la question de la qualité : « *dans le tourisme, c'est la pagaille la plus complète, il y a des pépites à exploiter mais c'est fait dans un désordre total.* » (Georges Frêche, l'Indépendant du 27/04/07). Le Conseil régional a ainsi créé un référentiel régional « Sud de France - Qualité tourisme » en partenariat avec les CDT et les collectivités territoriales. Il souhaite aussi concentrer ses investissements sur 20 pôles touristiques identifiés. Perpignan investit dans un pôle muséal, se positionnant sur le plan culturel dans la perspective de l'arrivée du TGV ; « *un chantier qui entend bien progresser en même temps que celui du TGV, avec lequel on pense voir affluer notre clientèle à séduire, les Catalans du sud.* » (L'indépendant, 21/02/07).

L'enjeu d'une identification euro-méditerranéenne

Aujourd'hui la région enregistre des résultats sensibles sur la hausse de la fréquentation et l'étalement de la saison touristique. Les chiffres de 2007 montrent un développement de l'avant et de l'après saison. Cette hausse est liée en partie à la dynamique globale de changement des pratiques touristiques (35 h, etc.), mais aussi aux efforts des acteurs du tourisme et des politiques publiques. Cependant, dans l'optique de la ligne nouvelle, le tourisme régional nécessitera de réaliser sa mue économique. Comme le souligne l'étude Holz/Giband, la venue du TGV à Perpignan favorisera une mobilité essentiellement en faveur de la métropole barcelonaise, à travers le développement d'un tourisme festif et ludique de court séjour : « *L'offre métropolitaine joue ici à plein.* » Mais cette asymétrie n'est pas perçue comme une fatalité, dans la mesure où les Pyrénées-Orientales se positionnent avec discernement dans l'offre récréo-touristique de l'espace euro-méditerranéen, à travers la structuration d'une offre touristique roussillonnaise autour de niches de marché identifiées. Reste donc aux acteurs du tourisme à s'allier pour exister au passage du TGV.

III.3.4 La logistique, un secteur en trompe-l'œil

La Région Languedoc Roussillon a souvent été décrite comme un couloir de passage. Sur le plan économique, miser sur la logistique correspond à la volonté de rompre avec cette logique : passer d'une logique de transit à la captation des marchandises au moment d'une rupture de charges et d'une logique de dispatching et réacheminement : « *transformer le flux de transit en flux d'échange, pour que la valeur ajoutée reste ici.* » Autrement dit, il s'agit de devenir un maillon essentiel et incontournable dans la circulation des marchandises et de gagner sa place dans ce grand jeu des flux économiques européens dont nous avons décrit précédemment les évolutions (cf. III.1.1.2). Aujourd'hui, la logistique a un certain poids économique en Languedoc Roussillon puisqu'elle représente 27 000 salariés, soit 3.7% de l'emploi régional, répartis dans 1 800 entreprises. (Midi Libre du 27/09/07). Une ligne nouvelle mixte est ainsi envisagée par les acteurs économiques

comme ouvrant de nouvelles opportunités pour développer la logistique dans les nœuds modaux que générera la ligne nouvelle.

Le Grand Saint-Charles, figure de proue de la logistique régionale

La région compte deux centres logistiques d'envergure. En premier lieu, le Grand Saint Charles, centre d'éclatement de fruits et légumes à Perpignan, fait figure de proue. « *Ce sera du développement économique pour les PO : avec le Grand Saint Charles c'est devenu le premier marché international de France.* » La Zone d'activité représente 900 ha, avec 700 entreprises, 8 000 emplois directs et un chiffre d'affaires de 3,5 milliards d'euros. Elle est étiquetée comme une plateforme pour les « fruits et légumes », mais l'activité est plus diversifiée qu'il n'y paraît. L'activité industrie/fabrication est en tête en terme de CA (32%), puis l'alimentaire (23%), puis le commerce non-alimentaire (14%). L'activité logistique et le transport représentent quant à eux respectivement 13% et 10% de l'activité (Midi Libre 9/03/08). Ses principaux responsables le décrivent comme suit : « *Saint Charles a 6 plateformes logistiques. La particularité de Saint Charles c'est qu'historiquement tout part du marché. St Charles international organise du transport combiné.* »

Saint Charles est aujourd'hui performant car il a su profiter de ses atouts en termes de localisation au détour de l'Espagne et notamment de la rupture de charge en matière de marchandises liée au dédouanement avant l'entrée de l'Espagne dans la Communauté européenne. La plateforme a su se projeter dans la cour des grandes références européennes, en répondant au plus juste, en flux tendus, aux besoins de ses clients. « *Nous sommes le premier centre d'éclatement des fruits et légumes en Europe (1,3 MT), devant Munich (1 MT) et Milan (0,9 MT).* » commentent ses responsables. L'un de ses atouts est de faire du sur-mesure : « *Le gros du business c'est la grande distribution, elle fonctionne à flux tendus, c'est tous les jours. Ici, c'est l'éclatement, l'endroit où on reconstitue son lot : on est devenus incontournables. Et même aujourd'hui, on est capable de descendre de la palette à l'échelle du simple colis : la logistique c'est du cousu main.* »

Dans l'agglomération perpignanaise, le secteur logistique semble en plein développement, « 80 ha sont déjà réservés » pour réaliser le projet Saint Charles II, à la fois pour répondre à la demande, mais aussi « du fait de l'arrivée de la gare TGV. » Pour autant le fer représente une mince part des outils logistiques mobilisés à côté des 400 000 camions qui transitent chaque année sur la zone.

En dehors de Saint Charles, la zone de Montpellier compte la plate-forme logistique U : basée à Vendargues, l'entreprise y a investi 35 M€ en 2007 pour moderniser sa plate-forme logistique afin qu'elle « rayonne sur l'ensemble du sud de la France ». L'entreprise a noué un partenariat avec le Conseil régional sur le marque Sud de France par la mise en rayon de 1300 produits fabriqués en région Languedoc Roussillon (Midi-Libre, 21/03/07).

La logistique, une vocation régionale ?

Au vu de la *success story* de ces deux grands pôles, la logistique est un secteur sur lequel de nombreuses collectivités souhaitent également investir et elles structurent leurs investissements autour des potentielles gares nouvelles.

Sur Nîmes, plus particulièrement sur la zone de Grézan, un pôle logistique de 29 ha est en cours d'aménagement. La ville de Béziers a été approchée pour accueillir un « port-sec » dépendant du Port de Barcelone. Par ailleurs, Béziers et Narbonne se préparent à accueillir de la logistique dans les zones d'activités qu'elles organisent autour des projets

de gares nouvelles. Ainsi c'est 22 hectares qui sont en train d'être aménagés autour du secteur de Montredon à Narbonne, et envisagés à l'intersection de l'A9/A75 à Béziers. Ces larges espaces n'ont comme vocation que celle de zones d'activités non dédiées où un certain flou est perceptible quant à la stratégie de développement. Situées au plus près des intersections autoroutières, elles devraient susciter l'appétit des logisticiens en quête d'espaces connectés et souvent attractifs d'un point de vue foncier. Béziers et Narbonne montrent ici leur soif de développement économique, car comme le dit cette élue : « *Nous avons Montpellier mais au niveau de Béziers ou Narbonne, nous n'avons pas le même tissu économique. Si on a le TGV, on fera une zone d'activité près de la gare. Mais nous sommes un désert économique : il faut que nous allions au-delà du tourisme.* »

Là où de nombreuses villes en France veulent organiser et choisir l'activité qui s'installe sur leurs territoires, encadrant notamment l'activité logistique considérée comme nuisante et faiblement pourvoyeuse en emplois (Cf Draguignan et sa zone d'activité des Bréguières), Béziers et Narbonne n'entrent pas dans ce type de considération. Ainsi la zone de Montredon s'apprête principalement à recevoir du BTP et du commerce de gros et à reçu 74 demandes formalisées pour 50 à 60 parcelles (L'indépendant du 27/02/08).

Une concurrence qui met les territoires à rude épreuve

Pourtant, au-delà des enthousiasmes suscités par les potentialités de la logistique, la concurrence est acerbée. Un acteur décrit la logistique sur la zone lyonnaise : « *On est la plus grande zone industrielle de Lyon (580 ha). Il y a 2 zones : Vénissieux où la première activité est logistique (70% de l'activité) et Corbas Martin où c'est de l'agroalimentaire à 80% sur 200 ha (Nestlé, Stef), dont également beaucoup de logistique. Il y aura bientôt dans l'agglomération lyonnaise l'arrivée d'une nouvelle zone agroalimentaire de 120 ha avec un marché gare.* » La création d'une zone d'activité dans le Lauragais peut également être la tête de pont de la région Languedoc vers Toulouse. Ce parc d'activité de 130 ha en bord d'autoroute, dont la liaison ferroviaire a été fortement soutenue par la région est censé attirer les entreprises intéressées dans le domaine de la logistique et de l'agroalimentaire qui se tournaient essentiellement vers Midi-Pyrénées. Les Espagnols cherchent également à se saisir de ce secteur, à proximité du Port de Barcelone : « *il faut intégrer qu'à Figueras, il y a la volonté de développer une grande plateforme multimodale qui peut concurrencer Perpignan.* » Saint Charles semble à l'écart de cette mise en concurrence puisque déjà prêt à répondre à la demande : « *Les Espagnols ont fait miroiter la villa maya, près de Figueras mais il y a un problème d'écartement des voies. Nous, on a un temps d'avance, avec l'écartement européen, il faut en profiter. Si on a une ligne uniquement fret, sur les zones d'activités qui vont se créer, vous avez des entreprises qui vont s'installer.* » Et de ce point de vue l'exemple de St Charles témoigne bien des enjeux de la pérennité d'une zone logistique et son développement. C'est bien sa spécialisation et sa forte productivité qui l'ont inscrite durablement dans le paysage de la logistique, passant de concurrent au rôle de partenaire : « *Aujourd'hui il y a 5600 emplois dans la logistique dans le département. C'est important. Le Port de Barcelone recherche des arrières-bases. C'est une recherche de complémentarité dans une zone frontalière. La logistique a un avenir mais une logistique ciblée.* » Or, les projets de développement logistique régionaux n'ont pas encore cette identité, et se conçoivent, pour l'instant, davantage dans une logique d'opportunité que d'une réponse à un besoin dans un espace économique interrégional.

III.3.5 Les ports : contraste entre discours, ambitions et réalités

Le fret et le report modal : une opportunité pour les ports du Languedoc-Roussillon

Dans les stratégies de développement économique régional du Languedoc-Roussillon, les ports occupent une place importante. Les acteurs du territoire se sont montrés

enthousiastes quant à une articulation avec le ferroviaire. Les infrastructures et le ferroviaire en particulier représentent dans cette perspective de développement, « *la colonne vertébrale de la région* ». Comme le résume un acteur par rapport à Sète : « *Le projet [de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan] est également important pour l'affirmation du port de Sète et de la région.* »

En premier lieu, le Conseil Régional, propriétaire des ports depuis 2007, a inscrit dans le Contrat de Projet Etat Région 2007-2012 l'objectif d'« *organiser le report modal du transport des marchandises vers les modes fluvial, maritime, ferroviaire* ». Partant du constat que les flux de voyageurs et de marchandises sont appelés à s'intensifier entre l'Espagne et l'Afrique du Nord avec la vallée du Rhône et d'autre part entre la péninsule ibérique et l'Italie via l'arc méditerranéen, le CPER donne la priorité aux aménagements des plateformes portuaires visant à intégrer les ports régionaux dans une « *stratégie concertée de développement des activités logistiques sur la façade méditerranéenne ; et au développement de l'intermodalité fer/ mer au droit du port de Sète* », notamment. Ainsi, l'Etat et la Région se sont entendus pour qu'une enveloppe FEDER de 25 millions d'euros soit consacrée au financement de projets visant la modernisation des ports régionaux et au développement de l'intermodalité sur les plateformes portuaires.

Les agglomérations, pour leur part, ont toutes le regard tourné vers la mer : Narbonne et Béziers vers Port la Nouvelle, Perpignan vers Port Vendres, sans parler de Montpellier dont les ambitions d'intégration de Sète et de son port dans l'agglomération sont bien connues.

Se faire une place dans la bataille des hinterlands : la stratégie du ferroviaire ou la conquête du far sea

Pour les ports, l'enjeu est de capter une partie du trafic international des marchandises en provenance d'Asie et de profiter d'une saturation et de la congestion des grands ports ; un espace serait alors ouvert pour prendre des parts de marché. Cette tentative d'absorption du trafic asiatique apparaît de manière omniprésente dans les discours des acteurs économiques et des élus (cf. III.1.1.2). Les flux semblent suffisamment importants pour laisser une place à l'ensemble des ports de l'arc méditerranéen. Un acteur économique nous en fait l'analyse suivante : « *Nous avons considéré que tous les Ports de Gêne à Algésiras sont très bien placés pour absorber le trafic asiatique. Mais sur le Port de Marseille il y a les problèmes sociaux et celui de Lyon, les encombrements. Donc il y aura des développements possibles vers le Nord de l'Europe et l'Afrique du Nord.* ».

Les ambitions des ports du Languedoc-Roussillon

Pour les ports du Languedoc-Roussillon, se faire une place dans le marché nécessiterait une spécialisation, comme l'expliquent certains acteurs économiques espagnols : « [en parlant du Port de Sète] *il faut qu'ils trouvent leur niche de marché, et en tout cas qu'ils n'essaient pas de concurrencer les grands ports sur les marchandises qui permettent des économies d'échelles. Ils doivent chercher et réfléchir sur ce qu'ils peuvent faire, ce n'est pas encore clair.* »

- *Port-la-Nouvelle : miser sur les énergies renouvelables*

Port d'importation de céréales et d'hydrocarbures, il est géré par la CCI qui a l'ambition d'en faire un port d'import-export vers le Bassin méditerranéen. L'autre ambition est qu'il devienne le port de réception d'éoliennes en provenance d'Allemagne et de Hambourg. La possibilité de mettre à disposition des lieux de stockage pour Enercon, fabricant allemand, et éventuellement monter un site de maintenance a été annoncée par la CCI (Midi Libre du 22/09/07). Port-la-Nouvelle espère tirer avantage de sa localisation à proximité de la jonction de l'A75 et A9 vers Béziers. A cet endroit, il est d'ailleurs prévu de développer

une zone d'activités de 80 ha, la Méridienne. L'ambition est donc de miser sur le développement du ferroviaire pour assurer la connexion à cette zone et constituer une base arrière de Barcelone, un port sec. Le projet est d'ailleurs soutenu par G. Frêche (Midi Libre 10/10/08).

- *Port-Vendres : se faire une place parmi les places fruitières méditerranéennes*
Port-Vendres est qualifié par la presse de « terminal fruitier en expansion » (L'Indépendant- Narbonne 27/01/08) et est décrit comme étant « dans le peloton de tête des places fruitières méditerranéennes », en train de devenir le premier port bananier de France. D'importantes hausses de trafic ont été constatées, ce développement des échanges commerciaux se faisant principalement avec l'Afrique de l'Ouest (bananes et ananas) et le Maroc (fruits et agrumes). Des travaux d'agrandissement et d'aménagements sont en cours. L'autorité portuaire, à savoir le Conseil Général, a envisagé avec la SNCF et RFF de relancer l'activité ferroviaire au Port. Dans ces ambitions de développement, la connexion avec le Grand Saint Charles et sa zone de dispatching semble s'imposer d'elle-même : « Le site de Port Vendres fournit un accès maritime à toute cette logistique et a un savoir faire dans les légumes et les fruits. » Néanmoins, malgré ses 295 000 tonnes de fret, avec une augmentation de 32% en deux ans, l'acheminement des marchandises dans l'hexagone se fait encore essentiellement par camions.

- *Sète : la figure de proue du Languedoc Roussillon ?*
Sète affiche d'importantes ambitions, misant sur une triple stratégie combinant l'importation de marchandises avec une évacuation par fret et fluvial, le développement de son hinterland et le développement des lignes passagers. Aujourd'hui, le port de Sète importe une forte part de vracs liquides (produits chimiques, pétrole) ou solides (produits alimentaires). Les acteurs économiques le considèrent comme générant de l'emploi et du développement économique : « le port de Sète, c'est 700 à 800 emplois, un site économique d'avenir, avec l'attrait des transports maritimes, l'intérêt des échanges avec la Méditerranée. [...] Il y a un enjeu régional parce que le Port de Sète n'est pas saturé. » Sète cherche à se positionner dans le concert des grands ports de l'arc méditerranéen, en devenant « une alternative du Sud de la France », en développant le fret et en se tournant vers le Maroc. Aujourd'hui, une partie des produits est évacuée par le train vers l'Europe du Nord : sur les 3.6 millions de tonnes de marchandises, 20% sont évacués par le fer, 10% par le fluvial (péniche) et le reste, une écrasante majorité, par la route.

Ces ambitions ont été largement soutenues par la Région et son président, Georges Frêche, qui affirmait vouloir créer une « autoroute de la mer » entre Sète, Algésiras et Gênes. (Midi Libre 10/10/07) L'ouverture de la ligne Sète-Algérie a été effective en octobre 2007, offrant au démarrage 3 rotations par semaine, l'objectif étant de faire de Sète, au-delà d'un port de commerce, de pêche et de plaisance, un port de passagers, allant jusqu'à faire un arrêt à Sète pour les croisières de Barcelone à Gênes. Dès cette mise en service, Gérard Couturier, président du Directoire de la SNCM, émettait pourtant d'emblée des doutes quant à cette ligne passager, la qualifiant de « pari risqué pour la SNCM » (Midi Libre du 10/10/07). La Région a ainsi créé pour le port de Sète un EPIC (Etablissement Public industriel et commercial) doté d'un budget de 2,5 millions d'euros pour le fonctionnement et de 20 millions d'euros d'investissement pour 2008. La Région est également à la recherche de 150 ha sur Marseillan, Frontignan, ou encore Balaruc afin de consolider les bases foncières du port.

Des ambitions à modérer ?

Au-delà des ambitions affichées, les évolutions récentes semblent en effet aller à l'encontre de l'enthousiasme des acteurs. La réalité du trafic maritime et de la situation portuaire semble contrarier les ambitions : Midi Libre du 10/10/07 annonce que tous les

ports en France ont progressé (Bordeaux, Le Havre...) sauf celui de Sète. Les difficultés pour Sète se sont d'ailleurs multipliées récemment : le port a perdu son agrément ministériel pour importer des produits frais (légumes et fruits) tels que les bananes, les dattes d'Algérie, les plantes exotiques. La législation, de plus en plus drastique, a en effet évolué, et l'agrément n'a pas été renouvelé. A cela se sont ajoutés les désaccords entre la Région et la CCI quant à la gestion du port ainsi que l'échec de la ligne maritime mixte (passagers + fret) lancée par la SNCM en septembre 2007 vers l'Algérie, qui a dû fermer quelques mois après, faute de rentabilité.

Ces difficultés ont eu pour conséquence de fragiliser le développement des ports en Languedoc Roussillon. Il semble en effet difficile pour ces ports régionaux de rivaliser avec les autres grands ports de l'arc méditerranéen. En témoigne la reprise de la liaison prévue vers Béjaïa par le port de Marseille. Les acteurs économiques du couloir rhodanien confirment cette tendance : « *le port naturel c'est Fos-Marseille. Mais les entreprises ne sont pas insensibles au développement du port de Barcelone.* » Le réalisme réapparaît dans les propos de certains, comme le résume un acteur « *C'est un enjeu régional, pas européen. Par rapport à Marseille et Barcelone, on est tout petit.* »

Les points clés sur les effets économiques attendus

- Tourisme : une ligne nouvelle importante pour l'image de marque de la région ; un gain d'accessibilité et de temps pour faire arrêter les gens avant l'Espagne.
- Effet TGV : des points de vue contrastés sur les incidences économiques : des sceptiques et des « visionnaires ». La gare nouvelle est vue par certains comme potentiel cœur de développement.
- Logistique : Une volonté d'inverser la tendance : la situation de couloir de passage devient une opportunité pour le développement des activités logistiques dont le Grand Saint-Charles (Perpignan) reste le fer de lance régional.
- Le développement des ports se situe dans la bataille pour les hinterlands dont la ligne nouvelle pourrait être un tremplin. Les ports régionaux semblent évoluer vers la spécialisation : énergies renouvelables, maraîchage, voyageurs de croisières, etc.

Conclusion sur les fonctionnalités

Globalement les discussions sur les fonctionnalités, les scénarios et le développement économique lié à la ligne nouvelle, ont amené les acteurs à réfléchir et s'exprimer sur des horizons souhaitables, et à exprimer des visions politiques de l'avenir, considérant que la ligne nouvelle allait permettre de réorienter fortement la réalité du transport dans la région. En d'autres termes, ils se sont placés dans une perspective volontariste, c'est-à-dire dans une logique d'offre, et non pas dans une logique de demande, où l'on attend de l'infrastructure qu'elle réponde simplement et à moindre coût à un accroissement d'une demande connue. On a résumé dans le tableau suivant les grandes caractéristiques qui distinguent ces deux démarches, tout en considérant qu'un projet d'infrastructure emprunte nécessairement aux deux registres, dans des proportions variables :

Tableau 3 : le comparatif de l'offre et de la demande

	Logique de l'offre	Logique de la demande
Vertu	Ambition	Prudence
Légitimité de la décision	Politique	Gestionnaire
Attitude	Volontariste	Attentiste
Coût	Plus cher	Plus rentable
Prévisions	Marges d'erreur	Tendanciennes
Avenir	Pari / Risque	Anticipation
Utilité de l'infrastructure	Report modal	Désaturation de l'axe

Sur le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, quelques rares propos ont porté sur la nécessité de faire une ligne pour désengorger les tronçons ferroviaires les plus chargés. Au contraire, tous les acteurs se sont projetés à l'horizon 2020 en affectant à la ligne une multiplicité de missions ambitieuses. Ce constat nous paraît lié en fait aux modalités de prévision des trafics, et aux modalités d'expression de ces prévisions de trafic. Globalement, les trois types de services ferroviaires ont fait l'objet de méthodologies de prévision différentes :

- sur les voyageurs à longue distance, la SNCF utilise ses modèles de prévision de la demande, basés sur la demande actuelle, mais considérant que l'amélioration de la vitesse et des temps de parcours produira un effet « offre » en suscitant une demande supplémentaire
- sur les voyageurs TER, les prévisions sont issues d'une vision très volontariste de l'Autorité organisatrice de transports (la Région), qui fait le pari d'une augmentation radicale de l'offre et de son cadencement, qui produira en retour un accroissement de la demande
- sur le transport de marchandises, c'est bien la demande qui a été estimée, mais sa variation (en nombre de trains) sur les scénarios de report modal laisse penser qu'il y a bien un effet « offre » sur les marchandises, contrairement aux affirmations techniques par ailleurs. L'autoroute ferroviaire correspond davantage à une approche par l'offre.

Sans doute, la priorité donnée au report modal par la plupart des acteurs, dans la foulée du Grenelle de l'environnement, oriente les débats vers une conception de la ligne nouvelle selon un schéma volontariste. Mais d'ores et déjà, à plusieurs occasions (comités techniques du projet, réunions publiques de concertation), la faisabilité d'une approche par l'offre a été discutée. Ainsi le souhait d'une réservation foncière le long de la ligne nouvelle pour une ligne fret dédiée a fait l'objet d'un débat : cette option traduit une vision très ambitieuse du report modal, mais se heurte à un besoin de financement important, sans garantie de retour immédiat sur investissement.

Dès ces premières discussions avec les acteurs, on constate donc que le débat sur les fonctionnalités devrait être riche, chacun attendant une multiplicité de bénéfices de ce projet, tandis que l'économie du projet ramène à une logique d'arbitrage budgétaire et à la recherche d'une solution la plus efficace et rentable possible.

IV. Le débat sur la desserte et les transformations du territoire

IV.1 Desservir les aires de vie

Au regard des entretiens réalisés, la desserte apparaît comme une question centrale. Un premier débat s'impose sur la desserte par les gares nouvelles ou les gares centres. Ce débat venant interroger le rapport et les pratiques qu'ont les acteurs sur le territoire. De plus, certains équipements ou secteurs sont décrits comme incontournables, leur desserte déterminant leur activité.

IV.1.1 Gares nouvelles ou gares centres, un débat qui fait son chemin

La gare nouvelle est le plus souvent assimilée à une urbanisation à venir, zone de développement positive ou impactante en termes de consommation d'espace. Elle est d'une manière générale contraire au principe de limitation de l'utilisation de la voiture, et elle fait craindre une moindre desserte des centres villes. Ce discours critique est ainsi tenu par les opposants irréductibles au principe de gare nouvelle : *« C'est un problème. Vous avez le cas à Perpignan. Il y aura seulement quelques TGV qui iront à Perpignan, les autres continueront. Pour aller prendre le train, après il faudra prendre la voiture. Une gare à l'extérieur c'est du temps de perdu. C'est du gaspillage d'argent public. La gare de Nissan, c'est une aberration. Il faut construire d'immenses parkings en zone inondable : la consommation d'espace c'est n'importe quoi ! »* ; *« Les gares nouvelles ne marchent pas. A Lyon ça ne marche pas. »* ; *« S'il faut prendre le bus ou faire une demi-heure de voiture, je ne vois pas bien l'intérêt. »* *« Les nouvelles gares, comme Valence, quelle sinistrose ! Les gares nouvelles c'est complètement artificiel, c'est contraire au train, c'est déconnecté de la vie. Les trains ils doivent rentrer dans les villes. »* Ainsi, les gares nouvelles concentrent dans ces discours l'ensemble des maux environnementaux de la société contemporaine, jusqu'à générer des jugements de valeurs : *« c'est des gares très froides. Ce n'est pas fait pour y séjourner, c'est impersonnel. »*

Cependant, globalement, les gares nouvelles suscitent peu d'opposition de principe, puisque seules 11 personnes sur 59 s'y opposent. On a davantage des avis mitigés quant à la priorité à accorder à la gare centre, preuve que le débat n'est pas vraiment tranché. De fait, on peut s'étonner du paradoxe qui émerge entre les discours tenus en comités techniques et de pilotage sur la volonté de faire travailler RFF sur des scénarios de desserte par les gares centre, et les projets de gares nouvelles qui sont défendus par ailleurs à Narbonne, Béziers et Rivesaltes. Ce paradoxe est renforcé quand on constate les importants investissements qui ont été réalisés sur les gares centres ces dernières années.

Deux explications peuvent tout de même être avancées à ce paradoxe. D'une part, les élections municipales du mois de mars 2008 ont fait émerger des représentations métropolitaines des villes moyennes du Languedoc-Roussillon. Les personnes comparent leurs villes à de grandes agglomérations. Elles se perçoivent comme embouteillées, et la gare centre participe pour elles à des flux vers l'intérieur. Il faut donc empêcher les automobilistes de rentrer en ville pour des trajets inter-urbain, interrégionaux ou nationaux : *« On met en place des plateformes modales en entrée de ville, pour limiter l'accès des voitures en ville. Ça, on va le faire ! »*. Proposer une gare nouvelle est une réponse à ce type d'inquiétude, même si le calcul paraît simpliste (circulation induite, bilan carbone). La gare nouvelle est aussi un gage de développement, déclaration importante en période électorale : *« L'activité économique se développe plutôt autour de la gare. Dans la majorité des cas, cela a marché. Sur Valence, le fait d'avoir donné une gare, cela a relancé la ville et l'économie. Ce n'est pas encore formidable, mais c'est déjà mieux. »* D'autre part, dans un contexte de fortes concurrences urbaines (Béziers/vs/Narbonne, Perpignan/vs/Montpellier?), les élus voient les projets de gares nouvelles portées par les villes voisines comme une desserte et une manne économique qui leur échappe. Ils ont l'impression que le schéma de desserte par les gares centres s'effrite

face au mode d'aménagement « classique » du TGV. La concurrence inter-urbaine joue un rôle important : il n'est pas question de ne pas avoir ce que l'autre risque d'obtenir... Il est donc stratégiquement important d'avoir aussi sa gare nouvelle, quitte à ce que son retrait soit un gage de desserte future de la gare centre.

Ainsi, on voit apparaître un nouveau concept de gare qui essaie de marquer la rupture avec celui proposé dans l'ancien tracé, mais qui s'intègre au schéma de desserte par les gares nouvelles, valorisé par la SNCF. A partir d'une critique de la gare à betterave, déconnectée du territoire (« *C'est le mythe des gares comme l'aéroport, comme entre Metz et Nancy, où on croit que ça va générer du développement... Moi, je ne sais pas.* »), on propose une gare à proximité du centre ville, localisée dans le nœud des interconnexions (autoroutes, ligne classique), proche de la ville, dont le mot d'ordre est l'intermodalité : « *Le problème, c'est les possibilités de stationnement. Il faut travailler sur les complémentarités des transports en commun.* » ; « *L'important quant au positionnement d'une gare TGV c'est qu'elle ne soit pas en plein dans les champs.* » ; « *Ce sera une gare multimodale. Il faut éviter les transferts de charge.* » Les gares nouvelles de Béziers et Narbonne sont l'archétype de ce modèle. Le cas de Perpignan se situe dans la dynamique générale d'avoir une gare nouvelle, insérée dans une théorie du développement économique extra-muros dont les autres profiteraient et dont il serait nécessaire d'avoir un exemplaire sur son territoire: « *L'intérêt d'avoir une gare à Rivesaltes et une gare à Perpignan, cela fera 2 gares pour le département donc ça double le nombre de TGV.* » ; « *La gare nouvelle idéale c'est Lille Europe avec convergence de tous les transports (train, métro). Qu'on n'ait pas à prendre un bus, faire des parkings gigantesques. (...) Je suis pour la multi modalité, faire des pôles d'échange.* Dans une autre posture et vision de la gare nouvelle l'aspect d' « interconnexion » n'apparaît pas à Perpignan contrairement aux projets développés par Narbonne et Béziers.

Un certain consensus apparaît sur ce nouveau type de gare nouvelle, acceptable du moment qu'elle se situe à un carrefour proche du centre : « *Il ne faut pas que cette gare se plante au milieu de nulle part.* » Un autre débat va donc pointer, celui du nombre de gares acceptables et de leur localisation, et donc des choix d'aménagement régionaux à réaliser.

Tout d'abord, une idée s'est répandue au fur et à mesure de l'avancement du projet, celle que cofinancer le projet c'est s'assurer de pouvoir en bénéficier : « *Si les villes (Béziers Narbonne) n'ont pas leurs gares, elles ne financeront pas* » ; « *quand une collectivité territoriale participe au financement, quelque part on va pouvoir exiger que les trains s'arrêtent à Carcassonne.* » ; « *A partir du moment où on demande à la région de financer, sinon on n'a pas vocation à être financeur d'un projet d'ambition uniquement européen. On finance si on a un retour sur notre territoire.* ». D'autre part, dans la légitimation des gares nouvelles, la vision de développement de la région va être mobilisée, à partir des synergies à envisager entre les dynamiques propres d'une ligne nouvelle et les potentialités du territoire. On revient alors finalement à un discours sur la légitimité à « arrêter les trains ». Dans ce discours, Montpellier, capitale économique régionale (« *Sète Montpellier, Lunel c'est au cœur de ce qui est évoqué par la liaison Montpellier Perpignan. (...) On est dans un triangle (Millau, port, aéroport), si on oublie ça, on se donne pas les moyens de faire décoller la région.* ») et dans une moindre mesure Perpignan, de par leur situation aux extrémités de la ligne, bénéficient presque automatiquement d'une fonction d'arrêt, sous forme de gare nouvelle ou non. Se pose alors une seule question, celle de la légitimité de s'arrêter ou non entre les deux : « *Il y a des choses qui sont naturelles. Vous ne pouvez pas écarter Montpellier ni Perpignan.* » ; « *Si on donne la priorité à la vitesse de déplacement, ce n'est pas que Montpellier et Perpignan, il y a une vie entre ces deux pôles. Ce n'est pas la même chose qu'en Midi-Pyrénées.* » S'il est donc évident pour des raisons de morphologie régionale (le chapelet de villes) d'arrêter le train entre les extrémités de la ligne nouvelle, la région souhaite

limiter ce nombre d'arrêt : « *Pour moi, moins il y a de gare TGV, mieux c'est.* » (Technicien régional). Sans doute ces propos sont à resituer dans le contexte électoral (voir encadré sur les gares Béziers-Narbonne). Deux gares nouvelles, Béziers et Narbonne, seraient en quelque sorte trop demander, comme s'il fallait vite trancher dans ce débat, et apparaître modeste dans ses demandes afin d'avoir peut être plus vite la ligne nouvelle : « *S'il y a une gare nouvelle à Narbonne et une à Béziers, il y en a une de trop...* »

Narbonne / Béziers, une gare sinon rien

Au départ, la Gare de Nissan-les-Ensérune était sensée desservir ces deux villes. On a vu dans la phase 1 que son emplacement était une construction par défaut d'intérêts divergents. Aujourd'hui quelques acteurs, regardant à distance la problématique, ont encore cette vision abstraite de l'aménagement du territoire : « *Il n'y en a qu'une, c'est assez logique. Ça dessert tout un périmètre rural non négligeable. 10 min pour les centres villes.* » ; « *Une gare entre Narbonne et Béziers, ça me paraît correct.* » ; « *On est obligé de faire une gare entre Béziers et Narbonne. Entre Béziers et Montpellier ça ne présente aucun intérêt. Entre Béziers et Narbonne ça me semble indispensable, Béziers dessert toutes les plages, c'est important de les amener là. (...) Il y a un litige qui existe, suivant ce qui est choisi c'est soit l'Hérault soit l'Aude qui aura une gare nouvelle.* » Le nœud du problème se situe en partie dans cette dernière citation : la gare de Nissan est dans le département de l'Hérault, l'Aude se trouvant exclu. Narbonne, puis Béziers, vont donc construire leur propre projet de gare.

C'est sans doute Narbonne qui s'est positionné le plus tôt dans ce débat, même si la gare de Montredon apparaît publiquement tardivement. Ce projet est en fait soutenu par les communes périphériques de gauche à travers le SCOT de la Narbonnaise. Mais la ville de Narbonne, politiquement à droite jusqu'en 2008, ne fait pas publicité de ce positionnement, qui est celui de ses adversaires politiques. La région, à travers son président, vient officiellement soutenir le candidat de gauche aux élections, comprenant que Narbonne est la seule ville de la région qui a le plus de chance, de par sa sociologie électorale, de basculer à gauche. La promesse d'une gare nouvelle à Montredon apparaît alors à la fois comme un soutien de poids de la région et correspond à une des thématiques de la campagne : « *Pour nous, le point central de notre campagne, c'était que la gare TGV soit sur l'aire Narbonnaise. Georges Frêche est venu pour soutenir cette position, en disant « je suis le payeur, je poserai mes conditions ». Toutes nos infrastructures et nos plans se feront en fonction de la gare et de la ligne.* » La gare de Narbonne construit en grande partie sa légitimité à travers sa position de carrefour : « *C'est logique qu'il y ait un nœud à cet endroit. Historiquement il y a motif à ce qu'une ligne passe là.* » ; « *Il y a un secteur qui est important c'est Narbonne par rapport au fait qu'on aura le Bordeaux Narbonne. C'est important pour le grand sud et le renforcement de la liaison Atlantique Méditerranée.* » Plus globalement, Narbonne est située sur un axe de développement qui serait stratégique : « *Qui a une ouverture ferroviaire vers l'ouest du territoire et une ouverture portuaire avec La Nouvelle. Avec une gare TGV et la mer c'est un enjeu stratégique à développer. Ne cherchons pas de position intermédiaire. Le sillon Narbonne Carcassonne il va être fort à moyen terme.* »

Béziers, voyant lui échapper la gare de Nissan, gare dont elle sent la fragilité, élabore son propre projet, au croisement des autoroutes A9 et A75, prévoyant de détourner la ligne classique pour effectuer l'interconnexion. En fait, Béziers craint de ne pas profiter d'une desserte liée à une gare TGV, sachant qu'elle construit son développement à l'est, avec Agde et Hérault Méditerranée, la gare de Narbonne se situant finalement à l'opposé de ces axes : « *Si on nous fait une gare à Narbonne, il faudra reprendre un train. Là la desserte sera amoindrie.* » C'est donc une gare qui se donne une vocation de développement intercommunal, voire départemental. Mais elle n'est pas pour ses promoteurs une

concurrente à la gare de Narbonne, mais une demande supplémentaire dans le projet de ligne nouvelle : « *Sur cet axe de développement Narbonne-Béziers (autoroute vers Clermont), on va être un pôle de développement très attractif. Il faut arrêter de regarder que Béziers, ou que Narbonne. Il faut arrêter de voir le territoire étriqué.* »

Pour autant, en situation de carrefour autoroutier et ferré, ce projet apparaît aux yeux des pro-narbonnais comme un concurrent sérieux contre lequel il faut déployer des argumentaires de disqualification : « *Il faut un arrêt à Narbonne parce qu'il y a la ligne de Bordeaux qui y arrive et là il y a un enjeu de développement. Même Béziers a plus à y gagner.* » ; « *Si Narbonne a sa gare et Béziers a sa gare, Narbonne a une vocation de carrefour auquel Béziers ou Carcassonne ne peut pas prétendre.* » ; « *Si la gare est au milieu on est dans un axe de développement Nord Sud c'est tout. Si on a la gare à Narbonne on est sur un développement Est / Ouest qui est plus intéressant.* » ; « *Il ne faut pas sous-estimer la zone Lézignan-Béziers-Narbonne à faire de l'activité, Narbonne étant le cœur.* » ; « *Béziers ça se développe pas trop, il n'y a pas d'ouverture sur la mer ni sur le territoire à la différence de Narbonne.* » Face à cette fronde, Béziers laisse les options ouvertes, comme le laisse penser la récente déclaration du maire de Béziers (3/06/08, réunion publique d'information Béziers, RFF) : « *Il y a des TGV qui s'arrêteront ici d'autre non. (...) Gare nouvelle ou gare centre ? Le débat nous fera avancer. (...) On ne veut pas être des bovidés qui regardent passer les trains. Certains doivent s'arrêter chez nous.* » Mais la volonté d'une desserte par la gare centre fait émerger d'autres craintes, celles du maintien d'un niveau de service, dont on verra qu'elles sont partagées par d'autres villes.

Focus presse

Narbonne-Béziers, la gare de la discorde ?

Lors des dernières élections municipales, Georges Frêche est venu soutenir la candidature de Jacques Bascou à la mairie de Narbonne. Ce fut l'occasion de plusieurs promesses, notamment quant à l'implantation d'une gare TGV à Narbonne. Le Président de la Région Languedoc-Roussillon avait même déclaré alors que sa participation au financement du « chaînon manquant » Montpellier-Perpignan était assujettie « à la condition absolue que l'on fasse la gare à Narbonne » (Midi Libre, 16/02/08)... Et de justifier son choix ainsi : « Un jour, Narbonne sera au croisement des deux TGV {Bordeaux et Espagne} : c'est bien là qu'il faut faire la gare ! » (Idem). Après le scrutin, remporté par M. Bascou, Georges Frêche se montrera moins catégorique, affirmant son soutien à l'option narbonnaise pour la gare TGV, tout en déclarant ne pas vouloir « interférer dans la concertation qui va débiter » (Midi Libre, 08/05/08). Un soutien « clair et net » note justement le Midi Libre, « même si Frêche est en retrait par rapport à ses propos de campagne ». Le Maire de Béziers, Raymond Couderc (UMP), répondra sur un ton polémique, estimant que M. Frêche « ne comprend pas grand-chose aux enjeux de l'aménagement du territoire », raillant son idée d'une gare au carrefour des LGV : « On n'arrêtera pas le TGV pour faire descendre les voyageurs en correspondance à Montredon ! » M. Couderc précise que l'emplacement idéal se trouverait « au sud-est de Béziers dans le prolongement des pistes de l'aéroport et au droit du carrefour entre l'A9 et l'A 75 ». Et de conclure : « Il serait tragique pour notre région que des décisions importantes pour l'avenir soient prises sur des bases de politique politicienne » (Midi Libre, 09/05/08). Au-delà de cette polémique, il est à noter que, dans le même article, M. Couderc fait état de sa collaboration avec le maire de Narbonne Jacques Bascou sur le projet européen Urban, « au-delà de nos différences politiques ». « Un vrai projet d'intérêt général susceptible de transcender tous les anciens clivages entre Narbonne et Béziers », selon le Midi Libre (08/05/08). Une « union sacrée » au-delà des rivalités historiques et politiques qui augurerait d'une possible entente sur le projet de gare TGV ?

Montpellier domine son territoire

La desserte du bassin montpelliérain ne fait aujourd'hui plus beaucoup de doute. Pour l'agglomération, « *La gare de Montpellier sera en plein dans une zone de développement vers l'Odysseum.* ». Seules quelques communes, prochainement intégrées à l'agglomération, font encore mine de croire à des projets alternatifs, comme celui de Poussan : « *Le Maire de Poussan voudrait la gare de Montpellier sur Poussan.* » ; « *Il faut reconnaître que l'idée d'une gare à Poussan c'est aussi intéressant pour irriguer, pour réhabiliter l'arrière pays, pour envoyer des gens à Sète, à Mèze.* » ; « *Actuellement le territoire de la CCABT (intercommunalité du Bassin de Thau) n'est desservi par aucune gare. Avec l'augmentation du trafic du port de Sète, ça va demander un aménagement.* » Mais ce positionnement ressemble plus à une manière d'exister politiquement, important en période électorale, qu'à un bras de fer avec Montpellier. L'enjeu se situe davantage dans la reconfiguration des dessertes TER intra-agglomération : « *Nous allons évoluer vers une grande agglomération de Montpellier. (...) Après il y a plein d'autres possibilités de réseau ferré autour à réhabiliter, avec des petites lignes.* »

Nîmes : Manduel au centre de la polémique

Depuis le projet du CNM, Nîmes prévoit une gare nouvelle. Parmi les trois sites envisagés deux sont aujourd'hui en concurrence : Marguerittes et Manduel. Le maire de Marguerittes défend un projet sur une ancienne gare qui a le mérite d'avoir été connecté par fer avec Nîmes et donc faciliterait le raccordement ferré avec la ville centre. Le projet de gare nouvelle à Manduel, se situe quant à elle au croisement de la bretelle de raccordement fret, mais ne bénéficierait pas des mêmes facilités intermodales que Marguerittes. Un récent rapport¹¹ était ainsi critique sur les bénéfices intermodaux à attendre de cette localisation. Pour autant, l'agglomération soutiendrait encore ce projet (« *Nîmes Agglomération s'est prononcée pour.* »), alors que le département, et plus ostensiblement son opposition municipale, se positionnent pour une desserte par la gare centre : « *Nous ne comprenons pas pourquoi Jean-Paul Fournier choisi Manduel et veut une gare à Betteraves.* » (Midi-Libre, 07/12/07). La réunion publique d'information organisée par RFF le 29 mai 2008 montrait ainsi que le débat n'était pas clos. La volonté de créer une gare nouvelle demeure, mais le choix du site reste encore ouvert, alors que de nombreuses voix s'inquiètent des investissements réalisés en gare centre et des perspectives de desserte.

Les Pyrénées Orientales, deux gares valent mieux qu'une

Pendant longtemps, le maire de Perpignan s'est fortement positionné dans le débat sur la localisation des gares, plaidant pour une gare au centre de Perpignan. Un peu à l'inverse de ses voisins, il pense que c'est au train de s'adapter à la ville : « *L'osmose entre le train et la ville ne se fera que si les trains prennent le temps de s'arrêter mais aussi s'ils font partie intégrante des villes et de leur projet urbain.* »¹² Il se situait à l'époque en opposition à Rivesaltes qui défend depuis longtemps une gare nouvelle sur son territoire qui dispose, à l'inverse de Perpignan, de réserves foncières importantes : « *Il y a une zone d'activité à terme de 300 ha sur cette zone. (...) Si on a 40 TGV par jour, vous n'allez pas les faire rentrer à Perpignan ! D'où la pertinence de l'implantation d'une gare à Rivesaltes...* » Aujourd'hui, Perpignan ne semble plus totalement opposée à cette éventualité. « *Moi, mon analyse et je suis certainement minoritaire, c'est que ça n'a*

¹¹ Laurent Chapelon, Benoît Jouvaud, Sébastien Ramora, Pour un système intégré de pré- et post-acheminement des trafics ferroviaires grandes lignes, revue en ligne mappemonde, 2006.

¹² Présentation institutionnelle in Stratégies de développement du train à grande vitesse, expériences dans la ville intermédiaire, projet Interreg III A, « évaluation de l'impact socioéconomique du TGV dans l'espace transfrontalier 2003-2006 ».

d'intérêt que si l'idée c'est de déplacer la gare aéroportuaire et si on fait une gare TGV à Rivesaltes à proximité de l'aéroport. Ce qui n'enlèvera rien à la gare de Perpignan. » Finalement, d'une approche concurrentielle, les acteurs convergent vers une conception plus large des apports d'une ligne nouvelle au territoire, la multiplication des opportunités d'arrêter le train étant une garantie d'un intérêt local, dont on discutera ailleurs le partage.

La fréquence, enjeu des villes secondaires

Globalement, si les acteurs sont intéressés par la question de la fréquence (12 sur 41 donnent la priorité à la fréquence, 17 sur 41 préfèrent un compromis, 10 sur 41 donnent priorité à la vitesse, 19 sur 60 ne se prononcent pas), ils ne sont pas réellement vigilants par rapport aux changements de dessertes que va induire la ligne nouvelle. Seules les petites villes, bénéficiant jusque là d'une desserte TGV, et en marges actuellement des nouvelles dessertes de la ligne nouvelle, s'inquiètent de ces conséquences. Agde, en premier lieu, veut maintenir une fréquence TGV pour garder le niveau de service actuel qui participe de sa qualité touristique : *« Plus j'éloigne la gare d'Agde, moins je suis content. Je défendrai toujours que les touristes arrivent en gare d'Agde. »* Béziers exprime les mêmes craintes : *« Mais surtout il ne faut pas que se passe ce qui s'est passé sur l'est : avec le TGV, il y a moins de desserte du territoire ! »*. Carcassonne et Sète, peut être plus lucides, commencent à construire leur propre modalité de relations à la ligne nouvelle. Carcassonne préfère une centralité TGV forte éloignée, avec des liens TER (ou via la ligne Grand Sud) renforcés, qu'une gare plus proche, mais qui n'aurait pas ce niveau de service, et avec laquelle l'opportunité des liens sera plus faible : *« Une gare à Narbonne ouest c'est trop près de Carcassonne, il ne s'arrête plus.(...) Pour Carcassonne, je souhaite que nous accédions à la grande vitesse via des raccordements vers Narbonne et Toulouse.(...)Ce qui me fait le plus peur c'est la gare de Vendôme, il n'y a que 5-6 trains qui s'arrêtent par jour, c'est trop près de Paris. »* De même, Sète, ayant compris qu'elle ne bénéficiera pas d'une gare nouvelle à Poussan, centre ses efforts sur les liaisons TER avec Montpellier, dans la perspective de l'intégration à l'agglomération et à la mise en place de systèmes de transport de type RER.

IV.1.2 Les secteurs/équipements à desservir

Sur les cinq pôles (Nîmes, Montpellier, Béziers, Narbonne, Perpignan) potentiellement desservis par la future ligne nouvelle, se joue la question des équipements qui accompagneront son passage que cela soit à travers une gare nouvelle ou les gares centres actuelles. Les collectivités portent alors une vision du développement qui répond à l'anticipation de leurs besoins vis-à-vis de la ligne nouvelle. A partir de nos cinq pôles urbains, deux profils se détachent : les intégrateurs et les interconnecteurs.

Intégrer la ligne à un projet urbain structurant

Tout d'abord, il y a les villes qui font le choix d'un fort accompagnement de la ligne nouvelle. On retrouve ici Perpignan et Montpellier. Perpignan, avec son projet d'extension de sa gare centre, se positionne comme porte commerciale et d'affaire de la Catalogne et se donne les moyens de son ambition. L'immense complexe de 26 000 m², dont 10 000 m² destinés au commerce et autant à un centre d'affaires/activités tertiaires devait être livré fin 2008 pour un coût total de 90 millions d'euros.

Montpellier, moins avancée dans son projet, place également la gare au cœur de son projet d'agglomération. Située dans le nouveau quartier Odysseum, relié à la ligne 1 du tramway qui avancera son terminus jusqu'à la gare nouvelle, le projet a une double vocation : d'une part participer à la finalisation de ce quartier tertiaire, commercial et culturel, depuis l'accord conclu entre la CCI et la Ville sur ce point ; d'autre part « *mieux structurer l'organisation des transports comme complémentarité avec le routier pour dynamiser l'économie notamment avec le port de Sète* » explique un élu. Dans ce deuxième point, la gare et ses équipements intermodaux auront pour fonction de renforcer les liens métropolitains, régionaux et internationaux de Montpellier.

L'interconnexion, fille du développement

Ensuite, des villes apparaissent relativement décomplexées dans l'intégration de la ligne au projet d'agglomération. On retrouve ici Narbonne et Béziers, Rivesaltes dans une moindre mesure. L'option est d'arrêter les trains dans un secteur où l'agglomération dispose d'importantes réserves foncières. L'élu le dit ainsi : « *Ici, vous voyez, il y a de la place. Les propriétaires sont prêts à vendre.* » Ces espaces n'ont pas forcément de vocations définies, la logique de développement se fixera en fonction des opportunités. Il est ainsi prévu des hôtels et des zones d'accueil d'activités, qu'elles soient tertiaires ou logistiques. Béziers et Narbonne prévoient le raccordement à la ville centre, à travers des infrastructures dédiées, alors que Rivesaltes n'est pas encore à ce stade de la réflexion. Nîmes pourrait rentrer dans ce cadre d'analyse : le projet de déplacement urbain (PDU) prévoit à long terme (2013-15), un tram-train relié à la gare de Manduel.

Les points clés sur les gares

- Globalement, on rencontre peu d'opposition sur le principe des gares nouvelles. Les acteurs envisagent la gare nouvelle comme une réponse à l'engorgement automobile en centre ville et comme un moteur de développement.
- Un nouveau concept de gare nouvelle est recherché, interconnecté et proche de la ville pour une éventuelle liaison par TCSP. Un mot d'ordre justifie ce choix : l'intermodalité.
- Cependant certaines villes moyennes, attachées à leurs gares centres, s'inquiètent du niveau de service futur en gare centre.
- Narbonne semble donnée pour favorite dans la bataille contre Béziers pour la desserte centrale de la région.
- Perpignan accepte une gare nouvelle sur Rivesaltes dans la mesure où elle répond à des besoins en termes de zones d'activités et de développement et qu'elle est connectée à l'aéroport. Sa gare principale restera celle située en centre ville.
- Perpignan et Montpellier cherchent à intégrer la ligne et la gare dans un projet d'agglomération cohérent, tandis que les autres villes semblent suivre une logique d'opportunité foncière.

IV.2 La diversité des sensibilités territoriales

Ce chapitre tente, d'une part, d'identifier à travers les discours des acteurs comment sont perçus les impacts du projet de ligne nouvelle sur le territoire, en terme de dégradation, de nuisance ou d'opportunité. D'autre part, il s'agit de caractériser quelles sont les thématiques et lieux qui suscitent le plus d'intérêt ou d'appréhension au regard du projet, réactions pouvant relever de l'affect, de l'expérience, de la technicité, de positions idéologiques ou politiques. On verra d'abord le regard global porté par les acteurs sur la disponibilité de l'espace, avant d'aborder successivement les principales sensibilités liées à l'environnement et au paysage, aux risques naturels, aux nuisances sonores, à la viticulture et enfin à l'Histoire.

IV.2.1 Quelle disponibilité de l'espace ?

La première question concernant les impacts possibles d'une ligne nouvelle sur le territoire concerne la consommation d'espace, qu'il soit naturel, agricole, urbain ou industriel. A la question de la disponibilité de cet espace, 53 personnes sur les 60 rencontrés, soit 88 %, considèrent globalement l'espace comme disponible (« *Il y a encore de l'espace ici !* »), et 20 personnes, sans distinction de catégorie d'acteur, soit 33 %, d'entre elles mentionnent des problèmes ponctuels, localisés quant à une consommation d'espace sur des zones sensibles, à préserver. Globalement la région est donc décrite comme disposant de l'espace nécessaire pour une telle infrastructure, les acteurs insistant sur son « traitement » et sa qualité.

La réorganisation du foncier viticole

Dans l'esprit des acteurs, la crise viticole et l'arrachage massif qui s'ensuit a des conséquences variables, en fonction du type d'exploitation, mais libère globalement de l'espace : « *On arrache des vignes et puis voilà on a de la place* ». Le foncier viticole est en effet entré dans une phase de profonde réorganisation. Globalement une part du foncier des viticulteurs devient disponible : « *L'espace n'est pas forcément aussi limité qu'on peut le croire. Tout ça est une impression qui crispe le débat. La pression foncière sur le monde rural est encore faible, les prix des terrains agricoles sont inférieurs à ce qu'ils étaient en 1914. C'est un argument contre la méchante urbanisation* ».

Un mal pour un bien...

Malgré des impacts paysagers et un espace parfois perçu comme restreint par l'urbanisation, le relief et les zones lagunaires, l'opportunité de développement économique et de report modal du projet prend le dessus sur les préoccupations liées à la consommation d'espace : « *Il faudra que oui. La ligne nouvelle, ce n'est pas un gaspillage d'espace : même au contraire. Pour moi, il n'y a pas de débat, c'est la priorité des priorités* ». Un certain fatalisme transparait alors dans les propos de certains acteurs rencontrés : « *On n'a pas le choix* » « *de toute façon il faut la faire.* »

Consommer de l'espace pour une ligne nouvelle apparaît souvent comme un mal pour un bien économique pour la région comme l'exprime cette personne : « *Il y a un effet de linéaire avec les infras mais c'est inévitable, ce sont des enjeux économiques et financiers qui l'emportent sur le paysage ; il n'y a même pas à discuter* » ou encore cet acteur qui dit que l'« *on ne peut pas aller contre le modernisme* ».

L'impact paysager et en termes de consommation d'espace se justifie également, pour certains, par les compensations que représentent les gains environnementaux et de qualité de vie pour la région impulsés par une infrastructure ferroviaire (report modal : réduction

des émissions de CO², sécurité sur l'A9). Les acteurs rencontrés semblent s'être réappropriés le discours en faveur du report modal peut-être du fait d'une sensibilité éveillée notamment par le Grenelle de l'environnement. Ainsi, réduire l'émission de CO² justifie une consommation d'espace bien qu'elle soit contrainte, comme l'exprime cet acteur : *« Il y a pas beaucoup de place. Il n'y a pas beaucoup de souplesse. Ils ne peuvent pas faire passer ça n'importe où. Il y a le problème de l'urbanisation. Et puis il y a les agriculteurs des Corbières, et ceux de la plaine. Ce n'est pas facile mais j'imagine indispensable, s'il faut limiter la place de la voiture ».*

Pour certains acteurs la consommation d'espace, pour une ligne nouvelle, peut *« être compensée par des apports positifs pour le territoire. »* L'expression « compensation » apparaît très souvent dans les propos des acteurs rencontrés qui y voient une condition à l'acceptation des impacts environnementaux et paysagers. Une personne rencontrée l'exprime de cette manière : *« Il faut qu'on fasse très attention, il faut des compensations. Par exemple, s'il y a des zones humides abîmées ou consommées, il faut qu'on ait l'équivalent à côté, sur la faune ou la flore. »*

D'autres personnes mettent en avant la réduction de la pollution par le report modal comme compensation, *« Si on a privilégié le train, la raison est simple, ça pollue moins. Si c'est pour faire une ligne et laisser les camions sur l'autoroute, on n'est pas d'accord. La compensation c'est ça. »*, *« Je préfère un TGV qui fait quelques dégâts au sol plutôt que des fumées des camions sur l'autoroute ! ».*

Pour ces raisons, la disponibilité de l'espace pour la ligne nouvelle ne doit pas faire l'objet d'un débat pour certains, un acteur l'exprime ainsi : *« aujourd'hui on n'est pas dans un débat idéologique. On est dans le débat d'une hyper pollution [...]. C'est comme si vous avez un abcès, si vous ne prenez pas un bistouri pour faire sortir le pus, vous faites une septicémie et tout meurt. Ou quelqu'un qui est entrain de se saigner et qui refuse une transfusion. Nous on a un abcès. »*

Au regard des zones sensibles identifiées par les acteurs, il s'agirait de réaliser le projet le moins consommateur d'espace. Comme en témoigne ces acteurs : *« Ca veut dire on économise l'espace au maximum, les Aresquiers, la Gardiole il y a des espaces qui méritent qu'on prenne des précautions. Oui, mais on ne peut pas ne rien faire. »*, *« La consommation d'espace, ce n'est pas si évident : on peut passer en viaduc comme à Saint Brès, et l'impact au sol est moindre »*, ou encore, un acteur dit clairement qu'*« il faut trouver l'aménagement le moins gaspilleur. »*

Un moindre mal...

La réflexion des acteurs autour de la question de la disponibilité de l'espace pour une infrastructure ferroviaire se joue également pour de nombreux acteurs en comparaison avec l'infrastructure routière. Ainsi, plusieurs personnes rencontrées évoquent la moindre consommation d'espace pour une ligne nouvelle par rapport à une infrastructure autoroutière : *« Il y a des consommations d'espace qui ont des conséquences sur l'espace qui ne sont pas les mêmes. »* Certains mentionnent l'avantage d'*« une consommation d'espace sur du train pour permettre une limitation de la consommation d'espace sur la route. »* ; *« Le train ça consomme moins d'espace : 1 Km de LGV prend 3,2 ha, 1km d'autoroute consomme 9,2 ha ».*

Les gares, autres consommateurs d'espace

Bien que la disponibilité de l'espace soit avant tout pensée à travers le tracé de la ligne, la construction de gare fait également émerger, de la part des acteurs rencontrés et plus particulièrement des élus, des positionnements divers face à l'espace disponible. Si pour certains une gare nouvelle est significative d'une augmentation de la consommation d'espace, la gare centre ne dispose pas toujours du foncier pour pouvoir être réaménagée et se moderniser, comme l'expriment ces deux élus rencontrés, « *Avec la gare centre, c'est basculer vers un modèle de développement moins consommateur d'espace* », « *On fait des travaux en gare centre, mais c'est très difficile, il n'y a pas de terrains.* »

Dans tous les cas, une exigence de qualité

La sensibilité de certaines zones et l'impact paysager que peut représenter une infrastructure font émerger dans le discours des enquêtés une nécessité de réflexion sur son intégration, comme l'exprime cette personne : « *Il faut inscrire le projet dans le paysage* ». L'ouvrage d'art est alors évoqué comme solution visant à rendre l'infrastructure moins impactante sur le paysage et les sites sensibles : « *De Montpellier à la Gardiole, je veux un tunnel, ça c'est dit, c'est un site classé quand même.* » Certains acteurs, se référant aux infrastructures réalisées jusque là dans la région, y voient un vecteur de valorisation du paysage. « *En 1976, on a eu un débat sur le tracé de l'autoroute, tout le monde disait que ça allait dénaturer le paysage et aujourd'hui, l'autoroute, c'est magnifique ! Vous voyez le Canigou enneigé, les Corbières, les étangs, la mer !* » ; « *Ce sera magnifique* ».

Une question reste en suspens : faut-il regrouper les infrastructures et concentrer ainsi les impacts ?

Malgré cet arbitrage général en faveur d'une consommation d'espace par la ligne nouvelle, la description de l'impact reste déterminée par des expressions fortes : l'infrastructure est décrite par les acteurs comme une « *cicatrice* », une « *balafre* » produisant un effet de « *coupure franche sur le territoire, sur la faune et la flore c'est une catastrophe* », un « *barrage pour les animaux* ». La question est donc de savoir si cet impact doit concerner une zone encore vierge, ou être regroupé avec les nuisances existantes qui formeraient un couloir de nuisance et épargneraient les autres secteurs. Ce choix apparaît difficile pour les acteurs.

Les préoccupations des acteurs en matière de consommation d'espace portent en grande partie sur la bande littorale qui concentre déjà la plus grande partie des activités. « *Le gros déséquilibre c'est que l'ensemble des activités se concentre sur la plaine littorale* ». Un autre acteur évoque son inquiétude quant à la création d'une nouvelle infrastructure sur le littoral : « *C'est un problème, surtout que la bande côtière n'est pas très large, c'est une difficulté si on continue comme aujourd'hui au niveau du trafic routier, on ne pourra pas continuer à doubler les autoroutes, le problème va se poser.* Une question apparaît centrale au regard des problématiques du territoire : « *est-ce qu'il faut tout faire passer au même endroit ?* »

Répartir les infrastructures sur le territoire reviendrait alors à rééquilibrer les impacts entre littoral et arrière-pays. Il s'agit pour certains acteurs de répartir les nuisances pour ne pas aggraver la situation des couloirs déjà empruntés, et de tenir compte des enjeux environnementaux du territoire. Le projet de ligne nouvelle est perçu comme un facteur d'augmentation de la pression sur les espaces de la bande littorale. Certains acteurs craignent qu'une nouvelle infrastructure sur le littoral fasse obstacle à l'écoulement des eaux dans une zone soumise au risque inondation, comme l'exprime cette personne : « *Sur l'A9 on a été consulté mais pas associé. La seule question qui est sortie c'est le bruit. La biodiversité, l'inondation ce n'était pas dans les préoccupations.* »

Pour d'autres la concentration des infrastructures sur des couloirs décrits comme déjà « sacrifiés », semble une évidence ou bien inévitable : « *on va faire une infrastructure sur le littoral, il n'y a pas le choix* » ; « *Il ne faut pas de création de ligne nouvelle mais un accolement le plus proche des structures existantes.* » Le regroupement d'infrastructures sur le même couloir de passage est évoqué par les acteurs rencontrés entre ligne nouvelle et ligne THT en lien avec le projet d'acheminement des eaux du Rhône Bas Rhône Languedoc : « *Il y a aussi le projet d'élargissement du canal du Rhône à Sète, et l'artère BRL, une artère littorale d'acheminement des eaux du Rhône [...] ça aura des impacts lourds en matière d'aménagement du territoire. Ça va changer la donne.* », ainsi qu'avec l'autoroute A9 comme en témoigne un acteur : « *Il faudrait que les 2 projets (A9 et LGV) soient liés. Si la solution est retenue pour l'A9 avec une voie réservée pour les camions, c'est peut-être une bonne solution. Surtout on est dans une région à forte croissance démographique avec une concentration littorale* ».

Enfin, les acteurs se positionnent globalement dans l'acceptation de création d'un nouveau couloir accueillant les infrastructures, mais mentionnent le besoin d'un traitement plus intégré des impacts en matière de nuisances sonores et des répercussions sur les terrains agricoles. Sortir de la bande littorale apparaît comme une nécessité mais la création d'un nouveau couloir nécessite le jumelage des infrastructures dans celui-ci. Le jumelage des infrastructures permettrait de limiter « le sacrifice » de certaines zones se trouvant cernées par deux infrastructures de chaque côté comme l'exprime un acteur entre l'A9 et la ligne nouvelle, « *Il faut faire en sorte de centraliser au plus près l'A9 et le ferroviaire. On dirait qu'ils font tout pour laisser des zones non aedificandi entre les deux...* »

IV.2.2 Environnement, patrimoine et paysage

Parmi les acteurs rencontrés, nous avons relevé plusieurs manières d'appréhender les impacts potentiels du projet sur l'environnement, le patrimoine et le paysage. La plupart identifient des sites qu'ils considèrent comme fragiles et sensibles, d'autres reformulent la sensibilité environnementale en d'autres termes comme la qualité de vie ou évoquent les mesures à envisager en termes de compensation.

Deux grands ensembles « intouchables » : les étangs littoraux et les Corbières

Un quasi-consensus est à noter dans les discours des acteurs vis-à-vis de deux sites : les Corbières et les étangs littoraux.

Les Corbières sont régulièrement évoquées (25% de l'échantillon) par les acteurs environnementaux (associations et institutions) mais aussi par certains acteurs viticoles et quelques élus. Quatre personnes se refusent à penser que la ligne nouvelle puisse les traverser et onze considèrent le site comme sensible. Même s'ils sont peu nombreux, cette préoccupation amène certains acteurs à écarter d'office le scénario A3 dont le couloir de passage traverse les Corbières.

Le massif des Corbières couvre un territoire allant de l'étang de Leucate jusqu'à Carcassonne. Elles sont constituées de collines calcaires et schisteuses à la végétation rare et basse, de type « garrigue » ou « maquis ». Les barres rocheuses qui entrecoupent les zones végétales sont favorables à la nidification de plusieurs espèces d'oiseaux d'intérêt communautaire (Aigle de Bonelli par exemple). Par ailleurs, dans les parties les plus riches seulement, on cultive la vigne. C'est entre autres à ces vignobles que l'on doit la réputation actuelle des Corbières et l'image qui y est associée.

Pour les acteurs interrogés, ce ne sont pas les Corbières viticoles qui sont remarquables mais bien les collines et barres rocheuses pour leur biodiversité comme l'exprime un acteur associatif : « *La traversée des Corbières me semble compliquée. Un TGV là-dedans c'est pas possible. (...) C'est un relief typique de ce qu'on trouve dans les Corbières. (...) Ce site il est fort il ne faut pas y toucher. (...) Je ne vois pas le TGV passer là-dedans. On n'envoie pas des éléphants dans de la porcelaine. C'est un milieu rare, avec de la biodiversité, c'est une station typique des Corbières, pour le recensement de la faune et de la flore* ». A propos du paysage : « *Des projets comme ça, ça a des impacts paysagers certains, vous avez vu ici c'est à l'état sauvage, on ne peut pas faire n'importe quoi. Je suis conscient de l'utilité de la chose mais oui, ça a un effet pour l'environnement, pour le paysage. On peut faire 15 kilomètres sans voir une maison donc attention au paysage. Avec le TGV on s'attaque quand même aux Corbières* ».

Les étangs littoraux sont eux aussi très souvent mentionnés. 20% des personnes interrogées parlent des étangs, du lido ou plus généralement des zones humides littorales. C'est une constante sur le littoral languedocien, un trait d'union puisque les trois départements sont concernés avec la succession d'étangs entre Perpignan et Montpellier dont les principaux sont Leucate, Sigean, Thau, et Vic. Sept personnes voient ces étangs ou l'un d'eux comme « intouchable » et cinq les identifient comme sensibles. Il s'agit là encore des acteurs environnementaux mais aussi de quelques élus et techniciens des collectivités. Les étangs littoraux du Languedoc-Roussillon sont en constante évolution depuis leur formation, provoquée il y a plusieurs millénaires par l'élévation du niveau de la mer. Au XVI^e siècle, une seule lagune s'étendait d'Agde à l'embouchure du Rhône, mais l'apport de terres charriées par les rivières l'a peu à peu comblée et morcelée. L'activité humaine va accentuer le phénomène. Les 40 000 hectares d'étangs du Languedoc-Roussillon remplissent des fonctions essentielles : les écosystèmes lagunaires régulent les intrusions marines et les crues en provenance du bassin versant, tout en jouant un rôle d'épurateur biologique.

Là encore l'appréciation de la qualité de ce grand site va du paysage à la fragilité environnementale : « *Quand je me suis réveillé dans le train on était au milieu des étangs de Leucate, c'était prodigieux, l'éblouissement de ma vie* » ; « *C'est clair qu'on ne veut absolument pas que ça passe sur le littoral, sur la ligne des étangs. On ne peut pas faire une ligne TGV dans les étangs. Ca c'est un point de vue naturaliste* » ; « *Ce qui m'étonne, c'est le passage près des zones humides, fragilisées de Narbonne à Perpignan* » .

On voit également que les deux sites pourraient devenir concurrentiels du point de vue de la sensibilité : « *Au niveau de Narbonne, là ça passe très près des étangs, le patrimoine est énorme, on a des zones qui sont pratiquement toutes en Natura 2000. Je verrais mieux un passage par les Corbières. Au niveau de l'impact paysager, les contreforts des Corbières et La Clape, je vois mal une ligne TGV en plein milieu. On peut la mettre derrière la première ligne des collines des Corbières pour pas gâcher le paysage* ».

D'autres lieux plus ponctuels très sensibles

Certains reliefs sont régulièrement cités également comme des lieux sensibles du point de vue d'un projet de ligne ferroviaire :

- Au niveau paysager, il s'agit surtout des reliefs : les massifs de la Gardiole, de la Clape, le Canigou : « *En plus on est au pied du Canigou. En plus de l'emblème catalan, c'est un peu leur Mecque. Tout bon catalan se doit de monter un jour au Canigou. En plus, c'est classé Grand Site de France. C'est un véritable enjeu. Les catalans y sont très attachés* ».

- Au niveau environnemental : des sites ou espèces protégées : « *La gare à Rivesaltes à Perpignan c'est une très mauvaise idée, c'est le dernier site naturel du Languedoc Roussillon, il reste une zone de pelouse méditerranéenne originelle, il y a déjà des éoliennes, il ne faut pas rajouter une gare. C'est un site qui n'a aucune mesure de protection sauf une ZNIEFF. C'est vraiment à préserver, c'est un peu la vitrine des sites naturels du Languedoc Roussillon* » ; « *Passer au sud de Béziers c'est problématique environnementalement parlant, il y a une espèce très fortement impactée, l'outarde canepetière. Sur le contournement Nîmes-Montpellier, on est sur une première en Europe : la moitié de la population (d'outardes canepetières) est impactée. Et là, on a la même espèce : sur la commune de Bessan, ce sont des communes à éviter, ça passe en plein dedans. Il y en a en bout de piste de l'aéroport de Montpellier. Si on passe au Nord de Béziers, on les évite* ».
- Au niveau du patrimoine bâti : l'abbaye de Fontfroide est aussi régulièrement citée mais également un certain nombre d'autres sites patrimoniaux comme le château de Salses.

Dédramatiser les impacts et imaginer les compensations

Quelques acteurs ont en effet plutôt tendance à écarter les impacts plus qu'à les pointer du doigt. « *Il y a la THT, on n'y fait plus attention, elle était là quand on s'est installé. On ne peut pas dire qu'elle s'intègre dans le paysage mais bon. C'est comme le train on s'y fera, le tout c'est que ça ne fasse pas de bruit* » explique un riverain ; « *une infrastructure est une cicatrice dans le paysage. Il faut tout faire pour l'intégrer le mieux possible. Nous ici, ce sont des zones inondables, des montagnes et des zones urbaines* ». Pour ces personnes, l'intégration paysagère de l'infrastructure peut suffire à régler l'impact.

Le réflexe est également pour certains d'envisager les compensations du projet et certains sont prêts à envisager le remplacement d'un espace écologiquement riche par un autre : « *D'où l'importance de la question des mesures compensatoires. Si le maître d'ouvrage fait des acquisitions foncières, il peut y avoir création artificielles de richesses écologiques. (...). On est prêt à travailler avec RFF pour un tracé le plus pertinent par rapport au passage de l'Aude et des zones inondables, pour proposer des compensations, pour la répercussion des tracés sur les zones écologiques impactées et être interlocuteurs pour la gestion de ces sites.* » ; « *En Allemagne, c'est 300m de chaque côté, ils ont la possibilité de vendre avant ou jusqu'à 2 ans après la construction de la ligne. C'est une réclamation que nous pourrions faire. Pour les milieux naturels c'est là ou il peut y avoir des compensations* ».

IV.2.3 Risques naturels

Par définition, un risque naturel résulte de l'exposition et de la vulnérabilité des personnes et des biens à un aléa, dont les effets sont souvent démultipliés par un contexte urbanistique défavorable.

Mise à part quelques expressions minoritaires du risque de submersion de la ligne actuelle par la montée du niveau de la mer, comme nous l'indique un défenseur du TGV « *La mer commence à reprendre le dessus.* », de même qu'un membre d'une association écologiste « *Il faut avoir une vision du territoire en 2020, si l'eau gagne du terrain (...)* », le principal risque naturel exprimé par nos interlocuteurs relève des inondations.

Un traumatisme prégnant ...

Le secteur de Cuxac-d'Aude demeure le lieu qui cristallise les enjeux d'aménagement au regard du risque inondation. Des événements dramatiques de novembre 1999 - qui ont coûté la vie à 25 personnes au total dans le Sud de la France - résultent un traumatisme toujours présent chez les divers acteurs rencontrés en plaine de l'Aude et au-delà.

Les acteurs, qu'ils soient associatifs ou élus, nous en ont fait part unanimement. Ainsi, lors d'une visite, un membre d'une association nous dit : « *Il y a une dame qui est morte ici, dans la maison derrière. L'eau monte jusqu'au toit, ici, là aussi. Mais aujourd'hui on ne pourrait pas l'imaginer.* ». Une autre personne d'ajouter : « *En 99 il y a eu une rupture d'ouvrage de la digue de l'Aude. Il y a eu une vague de 12 m de haut sur 800 m de large en l'espace d'une demi-heure. Il y a eu 5 morts à Cuxac. On a été prévenu très tard par le Préfet, pendant la nuit.* » ; « *Les digues à 2m50 ne sont pas développement durable avec les limons, elles sont faites pour permettre aux secours de mettre 2h à nous évacuer. Si l'eau monte, on restera là, on monte sur les meubles, on met la voiture à l'abri.* »

Aujourd'hui encore la presse témoigne de la vivacité des atteintes. L'évocation du traumatisme confirme ainsi les propos recueillis lors des entretiens, par exemple « *9 ans après, l'inquiétude se lit toujours sur les visages lorsqu'un orage pointe à l'horizon ...* » (La Dépêche du Midi, 15/01/08).

... qui a totalement renversé le rapport aux infrastructures

Le contexte des crues de la plaine de l'Aude est fortement conditionné par le caractère et l'imbrication des infrastructures présentes. En effet, près de Sallèles-d'Aude se trouve un nœud hydraulique particulièrement complexe avec un canal endigué qui barre les crues de la rive gauche de l'Aude. Ce canal dispose d'échancrures et de déversoirs dans sa digue permettant d'envoyer les débits de débordement vers la basse plaine. Mais divers ouvrages font barrage : la voie ferrée Minervois - Narbonne, les remblais de la voie ferrée Béziers-Narbonne et de la RN9. En 1999, une brèche s'est ouverte dans le canal d'atterrissement de l'Aude qui surplombe la plaine, provoquant ainsi un envoi brutal des débits vers Cuxac. Par ailleurs, l'entretien des infrastructures est aussi mis en cause comme le souligne un élu : « *Les canaux n'étaient pas entretenus.* »

Depuis les événements tragiques de 1999, le regard porté sur l'aménagement du territoire et les infrastructures, est totalement scellé à la volonté de prévention. Ainsi « *toute la prévention est basée sur le souvenir de 1999. Le premier point à régler ici c'est les inondations. Les digues sont prévues pour 2010. On a donc le projet des digues qui entourent la ville.* » ; « *On est en train de faire la modification de notre POS en PLU, il faut prendre en compte le passage du TGV. (...) On a fait une ZAD au Mont Carretou car c'est le seul endroit où on pourra construire en étant hors d'eau. (...) Il est prévu l'implantation de digues qui vont entourer le village.* » ; « *On a commencé à démolir des maisons, 27 dans le chenal. L'Etat pense que ces maisons sont dans des zones d'expansion des crues. Il paye entre 2000 et 2500 euros le m². Pour le moment personne ne s'en plaint de ça.* ». Si avant la plaine de l'Aude était perçue comme un territoire facilement traversable par des infrastructures linéaires, voire sacrifié du fait du caractère intrinsèque de son relief de plaine, aujourd'hui il est au cœur des obstacles et contraintes pour tout projet d'aménagement. Il faut noter également la forte mobilisation citoyenne qui a surgi depuis 1999 autour des questions d'inondation.

... et qui conduit à une exigence pour le projet de ligne nouvelle

Les acteurs associatifs comme les élus portent des revendications fortes en termes de mesures de protection. Il s'agit très majoritairement de la transparence sur la totalité de la traversée de la plaine audoise : « *Déjà nous, on est contre le remblai fixe, car déjà les*

rambardes sont arrachées. Ca ne va pas être possible. On s'est aperçu que les remblais autour de la voie ferrée, avec un tablier trop bas, ça fait embâcle, bouchon tout le temps. Et puis le pont de la SNCF gêne les embâcles » ; « On parle du TGV, ça fait 20 ans qu'on en parle. Donc nous, on veut des ouvrages d'art qui permettent l'écoulement des eaux. Le problème c'est de ne pas aggraver le risque inondation, c'est tout. » ; « La particularité c'est la plaine. Avec la loi sur l'eau, c'est un viaduc, au niveau transparence c'est obligatoire. » ; « Tout le bassin versant vient là. On va systématiquement contre les lois de la nature. L'eau faut bien qu'elle passe. Pour le TGV faut faire un viaduc de 10 km. » « Ici il y a le problème hydraulique. On crée une barrière de plus à l'écoulement des eaux, il faut que ça soit pensé, et qu'on adapte les moyens de construction. ».

IV.2.4 Le Bruit

En fonction du type de territoire, de sa géographie et de la densité des infrastructures qui sont présentes, le rapport et la représentation des nuisances sonores sont variables.

Le démon des plaines

En milieu rural, en zones de plaines notamment, le bruit est décrit comme la pire des nuisances, du fait de son caractère irréversible et intempestif. Les acteurs utilisent un vocabulaire vif et dramatique. En le décrivant comme un fléau, ils parlent de souffrance et d'enfer : « *Le bruit c'est la nuisance la plus forte. C'est absolument infernal. C'est pire que ce qu'on voit. Si vous détruisez un paysage, vous pouvez tourner la tête. Le bruit vous ne pouvez pas l'éviter.* » ; « *Le fret la nuit il faudra faire des pares bruit pour les habitations, il y a des gens qui vont en souffrir.* » ; « *Ici ce qui remarquable c'est le silence. Le bruit c'est ce qu'on craint le plus.* »

Le trouble du sommeil...

En milieux urbains et périurbain, le bruit est un problème principalement relatif :

- au fret la nuit lorsque les gens dorment. « *Si la ligne nouvelle fait du fret la nuit cela va faire des mécontents.* » « *C'est bien d'arriver dans le centre, mais si c'est viable au niveau de l'urbain. Ça a un impact au niveau du bruit aussi.* » « *Le bruit de jour, ça ne va pas forcément gêner. Mais le fret de nuit ça pourra être gênant.* »
- à l'extrême proximité entre lieux de vie et infrastructures ferroviaires : « *(...) mais ça fait beaucoup de trains dans les centres-villes, de bruit pour les gens qui vivent à côté, à moins qu'il y ait beaucoup de jardins...* »

Le problème est évoqué aussi du point de vue de la juxtaposition d'infrastructures bruyantes dont l'addition sonore n'est pas prise en compte dans sa globalité. Ce qui poserait la question de l'atteinte des seuils légaux. Comme le dénonce le membre d'une association de riverains : « *Les deux projets sont menés séparément car sinon ça ne serait pas conforme, par exemple sur les niveaux de bruit : chaque maître d'ouvrage peut dire qu'il n'augmente pas trop le bruit, alors que les deux projets ensemble, ça dépasserait les normes.* »

...qu'il faut compenser et limiter :

- par des murs anti-bruits et tranchées: « *Ici, en viaduc, le bruit va porter plus loin. Qu'est-ce qu'il y a comme possibilité pour limiter le bruit ? Il faudra demander un mur de 15 km de long des deux côtés.* » ; « *Ça ne va pas être facile par rapport au bruit. (...) ça dépend du vent, et d'où on se situe dans le village. L'idéal pour le bruit, c'est en tranchée* ».

- en remplaçant le matériel obsolète par du plus moderne et moins bruyant et en isolant les rails pour limiter les vibrations qui participent au bruit : « *D'autre part, le parc des wagons en Europe est très ancien, on doit renouveler tout ce parc. Le bruit c'est des problèmes de freinage et d'attelage, les freins sont en acier mais ils peuvent être substitués par des composites qui font moins de bruit. On peut isoler les rails et absorber les vibrations. Parce que pratiquement, le principal problème d'une ligne nouvelle, c'est le bruit.* ».
- en sortant le fret la nuit des agglomérations : « *C'est intéressant de sortir le fret la nuit des villes.* » Cette citation illustre des propos souvent recueillis auprès de tous les types d'acteurs.

IV.2.5 Viticulture et terroirs

IV. 2. 5.1 Un territoire viticole en réorganisation

Un contexte local hétérogène sur le territoire et selon les exploitations

On avait décrit en phase 1¹³ les caractères de la crise structurelle qui traverse la viticulture en Languedoc-Roussillon depuis 1999. Les acteurs du territoire décrivent le phénomène sur le terrain ainsi : « *Voyez, ici, c'était des vignes partout et depuis deux ans, avec les crises viticoles, ils ont remis des céréales. Les coopératives surtout ont été touchées. Comme on leur demande moins de rendement sur les vignes, les viticulteurs dévitalisent les pieds de vigne* » ; « *C'est un ancien village viticole. Il y avait une cave coopérative. En 1982, 1 200 hectares de vignes, 80 000 hectos, il reste 350 hectares aujourd'hui pour 15 000 hectos. A la place on fait du blé noir. (...) On a gardé en bas en raison de la rentabilité* ».

Pour autant ce phénomène n'est pas uniforme sur le territoire régional. Les problématiques sont différentes en fonction du type d'exploitation et des choix stratégiques des exploitants. Un viticulteur l'exprime ainsi : « *Il y a des endroits où ça arrache plus que d'autres. Quand on parle de crise viticole, c'est un ensemble. La cave de Roquebrun ne l'a jamais subie* ». De la même manière un exploitant témoigne : « *sur les exploitations, les charges d'amortissement sont de 4 € par hectolitre : le diviseur c'est le nombre d'hectolitres, donc si on perd des surfaces, on risque de ne plus couvrir les charges* ».

Certains défendent d'ailleurs la résistance du secteur et sa capacité d'évolution : « *Ca reste la première région viticole française, qui atteint un niveau de qualité depuis 20 ans. C'est la première exportatrice à l'étranger en volume sur le marché mondial* » ; « *il y a une double dynamique, un peu opposée : une diminution des hectares liés aux départs à la retraite et à l'arrachage mais aussi une dynamique de progrès, d'innovation, de travail sur le pilotage du vignoble. En quelques années ça peut complètement changer* »

¹³ Voir le « Rapport de l'étude de contexte territorial Phase 1 » et le « Retour d'expérience sur la crise viticole », Arenes / RFF, juillet 2007.

IV.2.5.2 La ligne nouvelle : une opportunité supplémentaire à la réorganisation du vignoble ?

Une perception du territoire viticole qui évolue rapidement

L'arrachage des vignes transforme fortement et durablement le paysage et peut être traumatisant. Ainsi la perspective d'une infrastructure traversant ce territoire viticole renforce ce sentiment. Un viticulteur l'exprime ainsi : « *Dans le premier tracé ça devait être arraché alors maintenant quand on me dit TGV je pense à cette parcelle là. C'est toujours l'endroit qui chatouille un peu notre imagination. Le domaine est en bio, la notion de terre, de lieu c'est très fort. C'est des vieilles vignes qui ont 40 ans. Vous savez, l'ambiance d'un lieu, il y a peut être une énergie particulière sur un lieu. J'avais peur de perdre ça. Déjà ça a changé à cause des arrachages* ». La crise viticole vient donc non pas réduire mais diluer l'impact que pourrait avoir une telle infrastructure sur le paysage viticole.

La ligne nouvelle : une opportunité de sortie de la crise ?

Le projet de ligne nouvelle apparaît pour certains viticulteurs rencontrés comme une opportunité car ils y voient une possibilité de négociation de prix intéressant pour le rachat des terres. Les indemnités liées aux expropriations seraient une opportunité de sortie de la crise permettant la reconversion de certaines exploitations ou l'ouverture vers d'autres activités. Un acteur de la viticulture explique d'ailleurs : « *Il y a une vague d'arrachage de vignes dans toute la région. On va arracher au moins 50 000 hectares d'ici 2010. Ça fait de la place. (...) On sait que ça va passer sur des terres agricoles, c'est irréversible. Il y aura des indemnités. Je vois mal des manifs [d'agriculteurs] « non au TGV » [...] mais plutôt pour négocier le prix de rachat de leurs terrains* ».

La question de l'acquisition foncière et des négociations avec RFF est donc déjà dans les esprits concernés. La vision de ce que peuvent espérer les exploitants n'est cependant pas uniforme. Certains souhaitent reproduire ce qu'ils ont pu observer dans d'autres contextes : « *Il y a eu une règle pour le TGV Méditerranée : on expropriait sur le tracé et ceux à moins de 150m s'ils le voulaient. On a pensé que ça ferait jurisprudence, c'est faux. C'est une demande qu'on pourrait réitérer* » ; « *J'ai vécu la construction de l'Autoroute entre Narbonne et Carcassonne. Nous on a toujours trouvé des compromis, c'est notre rôle. Ça se passe bien quand il y a un dialogue avant. C'est pareil pour toute la région. Faudra prendre au cas par cas. Il faudra déplacer les exploitations qui veulent continuer* ». D'autres sont plus offensifs dans leur vision : « *Je pense que RFF n'est pas clean sur le foncier. Je pense que RFF achète au fil de l'eau. Ça nous fout un peu dans la merde. Il faut qu'on les voie. On va faire monter la pression* » ; « *Dans l'article 10 de la loi de 62, lorsqu'il y a un ouvrage linéaire, le maître d'ouvrage a la charge de la restructuration des terres. RFF veut éviter la charge du remembrement, or le remembrement c'est une nécessité pour le Languedoc. Ils se sont déjà portés acquéreurs d'un certain nombre de parcelles, mais quand ils tomberont sur des emmerdeurs comme moi ! Je ne suis pas contre une ligne TGV mais je ne veux pas que ça aille contre l'intérêt de la coopérative* ».

Cette défiance relative peut être liée, enfin, au décalage dans le temps entre les opérations de réorganisation du foncier agricole et le choix du tracé de la ligne nouvelle. En effet, le besoin de rachat s'exprime dès aujourd'hui alors que RFF n'est pas en mesure de situer précisément le tracé du projet. A l'inverse, lorsque ce sera le cas, d'ici environ 5 ans, le foncier aura peut-être été totalement réorganisé. Les viticulteurs anticipent donc le risque que le projet vienne contrarier l'équilibre de la réorganisation foncière une fois réalisée.

IV.2.6 Lieux de mémoire

A nouveau les Corbières : la frontière naturelle qui cristallise les résistances

L'histoire des Corbières fonde son ancienneté dans la découverte du Crâne de Tautavel (aux alentours de 450 000 ans.) dans la Grotte de la Caune de l'Arago. Il s'agit du plus ancien crâne d'Homo Erectus trouvé en France. Plus tard, cette zone d'accès difficile, aurait été traversée et conquise par Hannibal lors de sa marche sur Rome en 218 avant J.-C. Plusieurs acteurs rencontrés y font allusion. « *C'est là qu'Hannibal a du passer : La Combe Française c'est la frontière avec l'Espagne.* »

Historiquement françaises depuis le milieu du XVII^{ème} siècle, les Corbières constituent en effet une barrière naturelle pour le Royaume Catalan : « *C'est une frontière linguistique, ça appartenait au royaume catalan jusqu'en 1655. Les gens s'estiment catalans dans cette partie des Corbières.* ». Aujourd'hui encore ce massif fait office de délimitation culturelle et identitaire comme l'exprime ce viticulteur : « *Là c'est la fin des corbières, les corbières nous tournent le dos, nous on regarde vers l'Espagne* »

Il s'agit donc d'un territoire chargé d'enjeux politiques et humains : « *une accumulation d'histoire* ». Les associations et l'opinion commune expriment clairement un point de vue selon lequel le passage d'une ligne nouvelle ferrée par les Corbières n'est pas possible. Ceci relève, en plus des arguments environnementaux, d'un positionnement idéologique. Les Corbières sont en effet un bastion pour lequel aucune négociation n'est permise. Un acteur nous fait part de sa détermination à défendre ce territoire : « *Ici c'est un peu comme la Corse. On a appris aux corses comment faire.* » Ils se positionnent, en quelque sorte, tels des guerriers héritiers d'une longue tradition de lutte pour une terre. Les épisodes de révoltes viticoles de 1907 et des années 1970 témoignent aussi d'une coutume de contestation belligérante, dont les actions ont trouvé leur source dans le Narbonnais.

Finalement, protéger les Corbières, ne serait-ce pas, au moins symboliquement, défendre un l'héritage plus lointain, cathare ? Fortement persécutés aux XII^{ème} et XIII^{ème} siècles, par des successions de croisades et d'inquisitions, les « Bons Hommes » et les « Bonnes Femmes », noms que s'étaient eux-mêmes donnés ceux qui étaient appelés « hérétiques » par l'Eglise Catholique, entendaient plus que défendre un territoire, lutter pour la liberté de la diversité des croyances et des pratiques. Aujourd'hui encore, les habitants de cette région sembleraient se positionner dans une continuité historique de résistance à l'asservissement par le pouvoir central. « *On est en pays cathare, c'est un élément très fort. On est une terre cathare et un pays de rugby.* »

Les usages du Camp de Rivesaltes : entre concurrence et cohabitation

Sur le site envisagé d'une des gares nouvelles de Perpignan se trouve le Camp de Rivesaltes : un lieu chargé d'histoire, dont la visite fait plonger au cœur d'un volet douloureux de l'histoire du XX^{ème} siècle : déportations, fuites et autres mouvements de population qui ont touchés successivement entre 1938 et 1970 les républicains espagnols, les tsiganes et les juifs, puis les harkis. « *Historiquement, il y a eu toutes les personnes internées ici. Il y a eu des républicains espagnols dans les années 30, les juifs avant d'être déportés vers les camps, les tsiganes, les harkis.* » ; « *Il y a aussi une histoire lourde, c'est un camp, on a parqué les espagnols ici en 36, les israélites, il y a les harkis qui sont venus aussi. Ici il y a des drames qui ont eu lieu.* » Le camp de Rivesaltes est souvent décrit par les acteurs comme étant « *un point de l'histoire.* »

Les usages de ce camp ont en effet été multiples et se sont enchaînés dans le temps : camp militaire, camp de transit, centre d'hébergement surveillé, centre régional de rassemblement des Israélites, camp de dépôt de matériel allemand, camp d'internement

pour prisonniers de guerre allemands et collaborateurs, camp de regroupement des Harkis et de leur famille, centre de transit pour les troupes du contingent.

Devenu ZAC (Zone d'Aménagement Concerté) pour partie, cette espace de plusieurs centaines d'hectares, dont les parcelles ont été vendues ou rétrocédées par l'armée au conseil général, pose la question de la concurrence des activités. Le développement de la ZAC entraîne indéniablement un changement de vocation du lieu. Le « Camp Joffre » va devenir pour grande partie une troisième ZAC et une portion sera conservée pour devenir le Mémorial de Rivesaltes, un lieu d'informations et de mémoire dédié à tous ceux qui sont passés par le Camp Joffre au cours de son histoire. Il s'agit d'un projet (ouverture prévue initialement en 2008) initié par le Conseil Général des Pyrénées-Orientales sur le lieu même du camp, conduit par l'architecte Rudy Ricciotti. Dans le parti pris d'aménagement, une parcelle sera conservée en l'état et laissée à l'œuvre du temps « *L'idée est de laisser d'un côté des baraques évoluer avec le temps, d'en retaper d'autres.* ».

Le changement de dessein de ce lieu et la proximité avec un site potentiel d'implantation de gare nouvelle pour l'agglomération de Perpignan amène à poser la question d'une éventuelle logique touristique dans la réalisation de ce projet? En effet, les acteurs rencontrés ne déniaient pas l'existence de la dimension touristique liée à un aménagement d'une telle envergure. « *Faire un mémorial pour attirer du monde? Oui, oui, on le dit. Dans mon idée c'est de développer quelque chose de touristique, mais pas de masse. Il faudra travailler sur leur hébergement.* »

On peut finalement constater qu'aujourd'hui le camp a plutôt vocation à devenir un « patchwork » d'activités multiples (pôle agroalimentaire, activités tertiaires et de formation, aérodrome, production d'énergie éolienne, mémorial, potentielle gare nouvelle, etc.).

Les points clés sur les sensibilités territoriales

- L'espace est globalement perçu comme disponible pour une telle infrastructure du fait des avantages que la région peut en retirer (environnement et développement économique).
- Le discours des acteurs est globalement en faveur d'un jumelage des infrastructures sur un nouveau couloir.
- Des zones sensibles voire intouchables sont identifiées : les Corbières, les étangs littoraux, et plus ponctuellement la Gardiole et le patrimoine bâti pour lesquels d'éventuels impacts nécessitent des « compensations ».
- Il se dégage une priorité à la prise en compte des nuisances sonores, craintes par tous les acteurs.
- Des revendications fortes et localisées émergent en termes de mesures de protection par rapport au risque inondation.
- La crise viticole touche le territoire de manière hétérogène ce qui fait naître différentes problématiques et positionnement des viticulteurs. Si la ligne nouvelle apparaît pour certains viticulteurs comme une opportunité à la sortie de la crise, d'autres y voient le risque que le projet vienne perturber la réorganisation foncière, une fois qu'elle sera achevée.
- Certains sites sont porteurs d'histoire et de symboles et révèlent un lien identitaire et affectif au territoire : les Corbières, le camp de Rivesaltes.

V. Le financement

Des acteurs ouverts au cofinancement

Les questions de financement sont plus ou moins bien maîtrisées par les acteurs suivant leur connaissance des systèmes de financement des grandes infrastructures. L'analyse quantitative des réponses données par les acteurs lors des entretiens est donc à relativiser. Ces réponses donnent néanmoins un certain nombre d'indications sur les représentations et attentes vis-à-vis des financeurs potentiels. Ainsi, l'Etat est très largement cité en premier par les acteurs (43 sur 45 ayant répondu), preuve d'une persistance d'un centralisme à la française et d'une attente dont les politiques locaux se sont faits les relais. Mais la question du cofinancement de la ligne a fait son chemin puisque la Région recueille la seconde place dans les suffrages (36/44). Néanmoins, certains acteurs pensent encore que ce n'est pas le rôle de la Région (8/44). L'Europe ne vient qu'en troisième (27/28), mais sans doute faut-il voir dans ce peu de référence à l'Europe plus une méconnaissance de ce niveau de financement qu'un refus de voir cet acteur participer au paiement de la ligne nouvelle. Les Conseils généraux sont également sollicités (27/35), et dans une moindre mesure les agglomérations (15/25). Ainsi, plus on descend dans l'emboîtement institutionnel, moins celles-ci sont identifiées comme pourvoyeuses de fonds pour le ferroviaire, ou sinon sur des lignes de financements spécifiques et relevant directement ou indirectement de leurs compétences (les gares nouvelles, les nouvelles infrastructures pour desservir les gares nouvelles).

Une forte volonté de l'Etat

Le Grenelle de l'environnement (été-automne 2007) est apparu comme un des moments de relance du ferroviaire français. A son issue, l'Etat s'est engagé à réaliser 2000 km de lignes nouvelles d'ici 2020. Depuis, le Président de la République a indiqué sa volonté d'accélérer le projet Montpellier-Perpignan : « *Le retard des interconnexions avec l'Espagne n'est plus acceptable notamment dans le ferroviaire et la THT* » (30/12/2007). Jean-Louis Borloo (Ministre d'État, Ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire) a également ainsi dit « *partager la démarche* » de Jean-Claude Gayssot porteur des exigences de la région en matière de rails (18/07/2008), après avoir assuré qu'« *il faut faire Montpellier Perpignan à toute blindé* » (20/11/07). Enfin, en réponse à une question de Raymond Couderc (Sénateur-Maire de Béziers) au Sénat, le ministre indique sa volonté « *d'accélérer le processus et de ne pas attendre 2020. Nous pourrions ainsi, me semble-t-il, comme sur la partie Perpignan - Montpellier, réaliser l'ensemble du dispositif pour 2015.* » (30/05/08) L'Etat serait donc de nouveau porteur et financeur de projets ferroviaires d'envergures. Mais la clé de financement réside également dans les cofinancements locaux.

Un cofinancement local plus assuré mais qui souffre encore de certaines défections

Le processus d'étude de la ligne nouvelle a bénéficié d'un large cofinancement de la majeure partie des grandes collectivités régionales. Aujourd'hui, elles conditionnent la poursuite de leur engagement. La Région, comme Narbonne et Carcassonne, a affiché sa volonté de voir la création d'une gare nouvelle à Montredon (17/02/08). D'autres collectivités, sans définir clairement leurs exigences, ont également conditionné leurs financements. Enfin, les comités techniques et de pilotage du projet ont montré les réticences des collectivités à assumer la part fret du projet. Par ailleurs, d'autres acteurs politiques se montrent encore plus critiques sur la question du financement. Le Conseil général de l'Hérault a ainsi voté une motion de rejet du financement sur le Contournement de Nîmes et de Montpellier, car l'Europe ne financerait que 5% du projet (contre 10% sur le TGV Méditerranée). En dehors des stratégies d'étiquette dans une région où la gauche

s'affiche comme le plus ferme soutien à la ligne, les réticences et conditions observées indiquent sans doute la fragilité du cofinancement à ce stade du projet.

Les autres financeurs possibles

Mais la ligne, notamment d'un point de vue fret, peut trouver d'autres cofinanceurs, comme l'indique ce spécialiste du fret : « *Il y a un intérêt interrégional, la Catalogne, même la Région Rhône-Alpes, a intérêt à ce que ça se fasse. Il y a cinq acteurs (Catalogne, Languedoc-Roussillon, Rhône-Alpes, Etat et Europe). Mais est-ce que cela ne peut pas aussi intéresser la région PACA ? A partir du moment où l'on apporte une solution économique, que les acteurs privés financent, ce n'est pas exclu.* » Le projet pourrait rassembler au delà de ses frontières si ses fonctionnalités intéressent ses voisins. Et de ce point de vue, les possibles soutiens économiques au projet (PPP ou autres) seraient également regardants sur les services proposés par la ligne. Le port de Barcelone ne cache pas son désir de bénéficier d'une ligne fret dédiée en Languedoc-Roussillon, et sans doute d'autres acteurs privés pourraient être intéressés par une ligne à grande vitesse. Enfin, un prêt à très long terme pourrait être une solution qui combinerait les autres : « *Ces projets doivent être financés dans le temps. L'Etat garant du temps mais financé par des emprunts. Par exemple, l'emprunt de la rue de la République à Marseille, sur 100 ans, c'est Defferre qui a payé les dernières traites. Le capitalisme de rentabilité immédiate ne va pas. L'Etat avec les collectivités sur emprunts. (...) Je ne vois pas pourquoi la petite fille de ma petite fille ne paierait pas. Paradoxalement je pense que le PPP le permettra plus facilement. Sur des baux emphytéotiques de 50-100 ans. Ca fera prendre des risques aux entreprises. C'est intergénérationnel.* »

Les points clés sur le financement

- Des acteurs locaux qui acceptent l'idée d'un cofinancement.
- L'Etat qui s'affiche comme le meilleur soutien du projet et son accélérateur.
- Un cofinancement local plus assuré, mais conditionné à des modalités de desserte et qui souffre encore de certaines déficiences.
- Un cofinancement plus large possible (régions voisines et acteurs privés) sur des intérêts partagés.

VI. Conflits et concertation en Languedoc-Roussillon

Dans l'objectif de préparation du débat public, cette partie vise à donner des éléments de compréhension et d'éclairage sur la mobilisation des acteurs en Languedoc Roussillon. Il ne s'agit pas d'anticiper les conflits ou de chercher à les maîtriser, mais de comprendre dans quelle « culture de la participation » se déroulera le débat public.

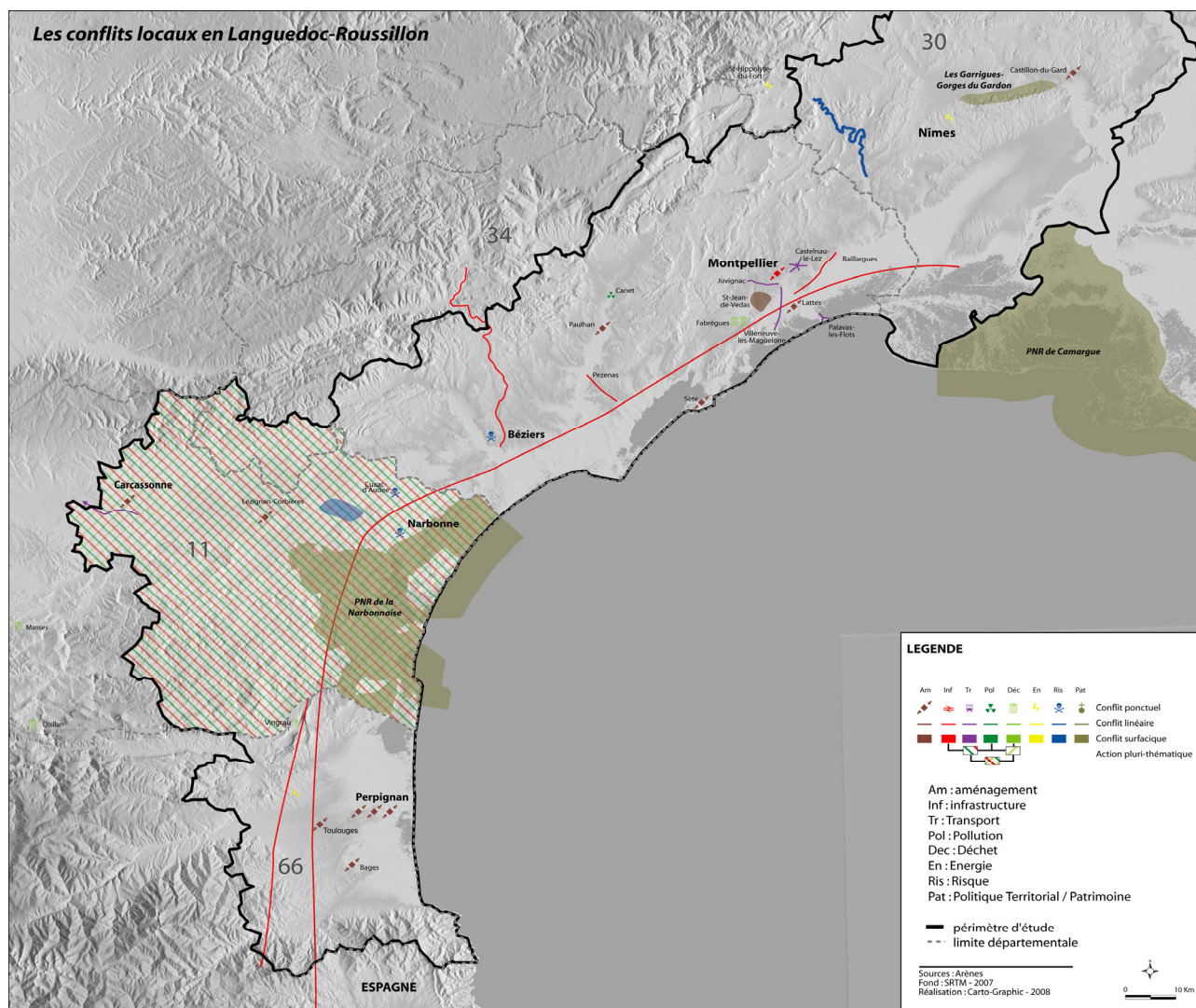
Pour ce faire, notre approche s'appuie sur l'analyse des conflits locaux du territoire et des entretiens avec les acteurs pour donner des éléments de compréhension des manques actuels et des attentes potentielles des acteurs quant aux procédures de concertation et de débat public.

VI.1 Analyse des conflits locaux territoriaux en Languedoc-Roussillon

Un suivi de la presse entre 1995 et 2008 consacré aux thématiques des infrastructures, des transports, de l'agriculture, des déchets, des risques naturels et industriels et des questions environnementales nous a permis de dresser un panorama non exhaustif des mobilisations et de répertorier 43 conflits locaux. Des thématiques et territoires concernés, il se dégage une certaine diversité géographique et thématique.

Un conflit local peut se définir comme un affrontement entre au moins deux individus ou deux groupes autour d'un projet pour la défense d'un territoire, d'un cadre de vie, de qualités environnementales d'un espace. La collecte de ces 43 conflits a été réalisée au travers du traitement qu'en a fait la presse locale. Pour autant, notre travail ne prétend à aucune exhaustivité dans la mesure où le « filtre » choisi amène de lui-même une certaine subjectivité. Notre travail vise à caractériser le matériau obtenu afin de donner un profil régional de la conflictualité proposant un croisement de typologies d'acteurs mobilisés, de territoires concernés, de thématiques privilégiées et de modes de contestation pratiqués.

Carte 5



VI.1.1 Profil régional des conflits locaux d'environnement

Analyse thématique

Sur la totalité des conflits locaux recensés dans la presse (43) :

- 12 concernent le domaine de l'aménagement, soit 27,9%
- 7 portent sur la gestion des déchets, soit 16,3%
- 6 portent sur les infrastructures linéaires, soit 13,9%
- 5 portent sur les risques (inondation, incendie), soit 11,6%
- 5 portent sur les transports urbains, soit 11,6%
- 3 portent sur la politique territoriale et le patrimoine, soit 7%
- 3 portent sur la question de l'énergie, soit 7%
- 2 portent sur la pollution, soit 4,6%

Peu de conflits concernant des espaces et lieux patrimoniaux ont été recensés. Ce qui peut être révélateur et venir conforter les résultats de la phase 1. En effet, les années 80 et 90 ont été marquées par des conflits notamment autour de la protection des étangs et

des milieux lagunaires. L'instauration de la loi littoral servira de cadre aux conflits qui impulseront la création du Parc de la Narbonnaise en 2003.

Dans les années 2000, on a pu noter une moindre entrée dans le conflit autour des questions de patrimoine. Une corrélation est certainement à établir entre le classement et la protection des sites sensibles et la « réduction de la conflictualité » autour du patrimoine naturel et bâti. Aujourd'hui, la thèse du « front pionnier » selon laquelle l'aménagement du territoire, la réalisation d'infrastructures et la périurbanisation ne se heurteraient plus à des mobilisations en faveur de la préservation des « grands ensembles naturels » mais à celle de quelques sites sensibles ponctuels semble validée.

Désormais, on observe que l'argument patrimonial est déployé dans le cadre de la mise en péril de certains sites par des projets d'aménagement locaux. Le projet de Rocade nord à Nîmes, par exemple, fait émerger des revendications et la mobilisation d'un collectif d'associations en faveur de l'extension de la zone Natura 2000 pour les gorges du Gardon et une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP) pour la garrigue.

Approche territoriale

Les 43 conflits recensés se répartissent de la manière suivante :

- Hérault (34) : 32,6%, soit 14 conflits
- Aude (11) : 32,6% soit 14 conflits
- Pyrénées Orientales (66) : 16,3% soit 7 conflits
- Gard (30) : 11,6% soit 5 conflits
- Autres : 4,6% soit 2 conflits
- Régional : 2,3% soit 1 conflit

L'Hérault et L'Aude sont les plus représentés dans ce panorama des conflits : l'Hérault du fait de sa première place régionale en termes de démographie et par conséquent du nombre d'infrastructures présentes ou en projet sur ce département. En ce qui concerne l'Aude, la forte représentation des conflits sur ce territoire est principalement liée à l'actualité autour du Plan Départemental d'Élimination des Déchets et en rapport au risque inondation.

Des sensibilités territoriales apparaissent au regard des conflits recensés :

- Hérault (34) : aménagement, infrastructures linéaires, transports et gestion des déchets
- Aude (11) : aménagement, gestion des déchets et risques
- P.O (66) : aménagement et infrastructures linéaires, gestion des déchets
- Gard (30) : énergies, patrimoine

On peut noter une certaine hétérogénéité dans le traitement par la presse des conflits présents dans le corpus. Il ressort dans la fréquence et le nombre de parutions, une quantité d'articles plus importante consacrée à la question du traitement des déchets (15 articles recensés pour le Plan Départemental d'Élimination des Déchets audois) et des infrastructures linéaires (16 articles recensés pour A9 et THT).

La presse aurait un effet de filtre et de hiérarchisation des thématiques conflictuelles qui serait peut être fonction des préoccupations émergentes du Grenelle de l'Environnement, ou, également, du fait des prises de position politiques dont elles font l'objet.

VI.1.2 Les formes de la mobilisation dans la presse

A nouveau l'analyse médiatique nous a permis de tirer des enseignements quant aux modes et aux capacités de mobilisation des acteurs locaux, des élus locaux puis de la société civile.

La mobilisation des élus

L'interpellation des élus passe généralement par des lettres ouvertes. Le préfet est interpellé par la société civile en tant qu'interface entre local et central. Les élus locaux assurent un rôle de relais vers le pouvoir central notamment en ce qui concerne l'environnement, plus particulièrement pour la question de la gestion des déchets.

Globalement, la mobilisation des élus porte sur des projets d'ampleur régionale (A 9 et THT) et également sur la question des déchets (dans le cadre du projet d'enfouissement à Vingrau (66) par exemple), des énergies et des risques.

On observe une mobilisation des élus dans le domaine des infrastructures linéaires notamment dans l'Hérault : pour le doublement de l'A9, et autour de la ligne Béziers-Neussargues pour laquelle les Verts assurent le relais des revendications portées par les associations et collectifs.

Dans les Pyrénées-Orientales, le conflit autour du projet de ligne THT a fait l'objet d'un regroupement d'élus sous le nom de Sydéco 66. Cette organisation territorialisée a fait preuve d'une continuité dans la mobilisation. Contrairement aux autres cas de figure, il ne s'agit pas d'interventions ponctuelles mais plutôt de la constitution d'un cadre formel renforçant leur implication dans le conflit en prenant la forme d'un groupement d'élus.

Par ailleurs, la mise en exergue des conflits locaux par la presse peut être accrue du fait de manifestations d'oppositions politiques réelles ou mises en scène. On assiste ainsi à la politisation, et à l'instrumentalisation politique de certains conflits (A9, par exemple) qui peuvent s'incarner à travers des jeux de postures ou de négociation entre élus, que la presse met particulièrement en avant.

La prise de position des élus et des personnalités politiques autour d'un conflit n'est pas neutre. En effet, cela peut leur permettre d'asseoir leur légitimité auprès de l'opinion publique, de conforter l'électorat dans la prise de positions ou d'affirmer des convictions politiques. Or, cela peut également représenter une prise de risque en créant « un cadre pour la controverse dont l'élu peut craindre les retombées électorales »¹⁴.

¹⁴ Rui S., *La démocratie en débat, les citoyens face à l'action publique*, Armand Colin, Paris, 2004, p.205

Focus presse

Dédoublément de l'A9 : une partie de catch

La question du dédoublément de l'A9 est l'occasion d'une mise en scène médiatique. Les journaux affectionnent en effet les polémiques qui permettent de dramatiser les sujets par des faces-à-faces entre « pro » et « anti ». Deux élus sont les protagonistes de cette confrontation : Cyril Meunier, maire de Lattes, principal opposant, sa commune ayant le plus à pâtir du projet ; Jacques Atlan, maire de Saint-Jean de Védas, unique élu favorable au projet comme au tracé retenu. « Amis à l'agglo », les deux édiles se prêteront volontiers au jeu du bras de fer, qui connaîtra son paroxysme avec le débat tenu dans les locaux du Midi Libre et diffusé sur les ondes par France Bleu Hérault. « Confrontation qui a tenu toutes ses promesses » (sous-entendu en termes de vivacité des débats), « chaque invité était âprement soutenu par son public » : pas de doute, c'était à un match de pugilat auquel on était convié (Midi Libre, 09/02/07). Quant au fond, le débat se limite à la confrontation des arguments « pour » et « contre ». Dans ce souci apparent d'objectivité neutre, la presse donnera ainsi énormément la parole au seul partisan du projet, Jacques Atlan, donnant une image tout à fait faussée sur le sujet.

L'action collective

Le Languedoc-Roussillon a connu et connaît encore des manifestations vigneronnes. Parfois violentes, voire même tragiques (en 1907 et 1976), elles ont formé en quelque sorte des références locales et nationales en termes de mobilisation et laissé des traces dans la mémoire collective. Il se serait formé, depuis ces événements, une certaine « culture de la contestation » fonctionnant comme un schéma structurant. Il nous paraît important de noter que les manifestations ne se déroulent généralement pas sur des lieux emblématiques de pouvoir politique (Préfectures par exemple ou autres bâtiments publics) mais bien « chez soi », dans les villages et villes moyennes. Ce choix, à la fois stratégique et idéologique, marque, dans le rapport au territoire, une appartenance et un ancrage des problématiques.

Dans l'ensemble, les manifestations et les pétitions apparaissent comme les principaux outils de contestation et d'interpellation des pouvoirs et de l'opinion publique sans distinction de thématiques et de départements. Notons aussi la mise en place d'un assez grand nombre de réunions d'information à l'issue de mobilisations et de demandes exprimées par la société civile.

Par contre, de réels « processus participatifs » sont rarement proposés, ce qui permet peut-être d'expliquer que le recours en justice demeure quant à lui assez fréquent. Pour n'en citer que quelques uns : dans le cadre du Plan Départemental d'Élimination des Déchets de l'Aude, du doublement de l'A9 (la municipalité de Lattes dépose un recours devant le Conseil d'État en annulation du projet), en réaction au risque de pollution du Lac de Salsigne (par mise en accusation de personne dépositaire de l'autorité publique) et contre le projet de centrale thermique Powéo dans les Costières de Nîmes.

Les associations jouent un rôle dynamique, et se saisissent des dossiers comme relais administratif dans ces procédures. Mais cela peut également révéler un manque de situations de concertation qui pourraient amener du débat et du consensus. Le recours en justice apparaît alors comme l'ultime solution pour être entendu.

Concernant la mobilisation associative, une distinction est à opérer entre les structures de type « collectifs », souvent des associations non formelles constituées à l'issue ou pendant un conflit, et les associations davantage ancrées localement par leur ancienneté. Ces dernières ont tissé un réseau dans le territoire plus solide et possèdent des domaines et

des outils d'interventions plus larges. En fonction de cette distinction, on peut observer des types d'actions et des capacités différentes à établir des relais politiques ou médiatiques. La transmission des connaissances peut s'opérer depuis les « anciens » vers « les nouveaux », en ce qui concerne l'existence de réseaux et la capacité à les mobiliser notamment.

Certaines associations disposent d'une aptitude à « monter en puissance » en faisant preuve d'une capacité fédératrice, par le déploiement d'argumentaires et de revendications à portée plus générale et dépassant de fait le stade « nimbiste » de la contestation, en ne défendant plus seulement des intérêts particuliers. Sur le conflit THT, l'organisation et la stratégie portée par les collectifs et les associations ont permis de remettre en question le projet initial. Ces acteurs, des élus en partie, ont donc des capacités fédératrices, organisationnelles et maîtrisent la technique et l'expertise. Ils mobilisent diverses ressources afin d'apporter une réponse construite et argumentée aux solutions et projets avancés par le Maître d'Ouvrage. A savoir, dans le cas de la THT, un argumentaire basé sur un besoin de transfert d'énergie accusé de n'être en réalité qu'un projet à finalité économique et dont l'opportunité n'était pas démontrée. Le rôle et la mobilisation des collectifs élus et citoyens a eu plusieurs conséquences sur la réalisation du projet, notamment l'annonce en 2008, par le Ministre de l'Ecologie Jean-Louis Borloo, de l'enfouissement total de la ligne à très haute tension (THT) entre les Pyrénées-Orientales et la Catalogne espagnole.

D'autres associations, dans le cadre de conflits liés à l'aménagement du territoire, ont quant à elles fait preuve plutôt d'une capacité à effectuer une « montée en généralité » de leur argumentaire visant à remettre en cause le fondement même d'une politique publique ou d'un projet de territoire et de replacer ainsi le citoyen et les associations dans le processus de prise de décision.

Finalement, la région Languedoc-Roussillon présente un visage homogène de sa conflictualité avec une récurrence des thématiques liées à l'aménagement du territoire, les infrastructures linéaires en premier lieu. Les oppositions sous-tendues par des questions environnementales s'intéressent aux questions des déchets et des énergies, mais très peu, pour des raisons d'évolution du contexte comme nous l'avons vu, à la défense des paysages ou des espaces naturels.

On n'observe donc pas de rupture par rapport à l'analyse de la conflictualité produite dans le rapport de phase 1, notamment au travers des retours d'expérience ; au contraire ces analyses se confirment.

Les points clés sur la conflictualité territoriale

- Des associations en demande de transparence et de débat sur différents projets.
- Une écoute faible des Maîtres d'Ouvrage et décideurs en réponse à cette demande.
- Un recours aux ressources juridiques conséquent.

VI.2 Représentations et pratiques de la concertation

A travers l'analyse des discours des acteurs cette fois, il s'agit ici de distinguer les différentes approches de la concertation et du débat public.

VI.2.1 Une faible culture de la délibération

Une expérience d'une ou de la concertation

La majorité des acteurs rencontrés déclarent avoir déjà organisé ou participé à une concertation. Les démarches ou dispositifs auxquels ils ont participé concernent soit l'élaboration de documents de planification sur des thématiques plutôt environnementales ou urbaines (SAGE, PPRI, SCOT, SRADDT, Natura 2000, schéma départemental éolien) soit des projets d'infrastructures (tramway, route, aéroport, THT, ...).

Quelques convaincus ...

Quelques personnes et notamment des élus sont profondément convaincus de l'intérêt de la concertation et appuient cette position sur une conviction idéologique : « *Ca permet de grandir, de passer d'une posture d'habitant consommateur à une posture de citoyen acteur. Je suis un élu de gauche, pour moi ce n'est pas qu'un mot* ». D'autres font plutôt référence à leur expérience personnelle comme organisateur de concertation réussie « *Pour le SCOT j'ai fait au moins 150 réunions publiques et à la sortie il a été approuvé à l'unanimité et fait référence en France* » ou en tant que participant « *Oui, il y a des gens qui disent des choses. Ça peut apporter des choses à la construction du projet* ».

... mais beaucoup de sceptiques

Cependant, la moitié des personnes rencontrées (28/60) expriment dans leur discours sur la concertation un certain scepticisme sur l'utilité de la concertation. Celui-ci prend appui sur du vécu d'une part et sur des représentations d'autre part.

Certains, notamment des représentants associatifs, mentionnent leur déception voire leur colère quant aux résultats des expériences qu'ils ont vécues en matière de concertation. Ils disent avoir perdu la confiance qu'ils pouvaient avoir quant à la sincérité des élus qui expriment une volonté de concerter : « *Le Comité de Défense des intérêts du village a travaillé, déposé des statuts, on s'est beaucoup réuni, on a palabré et finalement on s'est fait rouler dans la farine par les élus. Le citoyen est un petit zéro. La consultation est une façade, un trompe-couillons. Tout se fera selon les intérêts financiers élevés. Je suis très pessimiste* » ; « *C'est utile, à condition que ce ne soit pas fait pour nous faire avaler les projets déjà tout prêts ! C'est un peu l'impression qu'on a eu sur CNM* » ; « *Il vaut mieux ne pas la faire si c'est une fausse concertation. Des concertations pour faire semblant, on sait faire dans la Région. Est-ce qu'on a ici des élus qui veulent vraiment la concertation, et qui sont capables de la faire bien ? Je ne le pense pas* ».

Nombreux sont ceux qui doutent de la finalité de la concertation, c'est-à-dire de la capacité de la concertation à modifier les projets. Ce regard globalement désabusé sur les concertations est à ce niveau partagé par les différents types d'acteurs : des associations, des techniciens ou même des élus qui se sont retrouvés en position de concertés : « *On a l'impression que les dés sont jetés* » ; « *C'est la grande messe et on ne dit pas beaucoup de choses. Ça permet d'ouvrir le débat avec la population mais ça n'apporte pas grand-chose. (...) Chacun défend son truc* » ; « *Je doute fort de la capacité de répercussions sur les choses* ».

La faute au public ?

Lorsque les acteurs tentent d'argumenter sur les raisons de leurs doutes, la composition du public participant aux concertations revient constamment, avec souvent la volonté

d'opérer une différenciation entre les bons et les mauvais participants. De manière caricaturale, les acteurs reprochent dans les réunions une sous-représentation des citoyens, et au contraire une trop forte présence des associations portant des intérêts particuliers. On retrouve ainsi souvent un paradoxe : le bon public ne doit pas opposer ses intérêts particuliers (il doit être « pur »); il doit être présent mais discret c'est-à-dire non contestataire (« ne pas faire de bruit »). Afin de parler au nom de l'intérêt général, le public doit être « éduqué ». A été soulevée la nécessité de porter l'ensemble des éléments d'information à la connaissance de l'ensemble des participants afin que chacun puisse apporter un avis argumenté et qui serait guidé par l'intérêt général.

On peut retrouver ces contradictions dans ces différents discours d'acteurs : « *Je ne crois pas trop aux réunions publiques. La grande majorité silencieuse n'est pas là or elle représente la majorité des opinions* » ; « *Quand j'ai assisté aux 5 ou 6 réunions à Montpellier, si on enlevait les administrations, les élus et les associations, le public « pur » on pouvait le compter sur les doigts des main s* » ; « *Il faut une charte de bonne conduite, avec les bons interlocuteurs, les bons partenaires qui sont intégrés dans le débat (...) pour qu'il n'y ait pas toutes les associations non représentatives qui font du bruit et ne font pas avancer les choses* » ; « *Le problème c'est que vous voulez faire parler tout le monde. Il y avait aussi bien l'association de vélo que de pêche.* » ; « *Sur VRAL, quelques personnes ont parlé. Le public a été un bon public, il n'y avait pas de contestation* » ; « *C'est difficile de faire de la concertation avec des gens qui ont très peu de culture. Sur l'urbanisme et l'aménagement. (...) ils subissent, les gens, ils n'ont pas les arguments* ».

La faute aux décideurs ?

Le deuxième principal point de blocage exprimé est relatif à la question du temps du projet et de la décision. « *Le débat public, c'est une procédure extrêmement lourde, (...) je crois que ça fait perdre un peu de temps* ». Chacun a l'expérience de projets qui s'étendent sur des dizaines ou des vingtaines d'années sans jamais voir leur aboutissement. Dans l'expression de ce « ras-le-bol », la concertation apparaît comme une procédure qui retarde la décision et le projet. Ces discours sonnent comme des mises en garde, de la part des élus notamment, pour le projet de ligne nouvelle qui s'appuie sur un projet de TGV inabouti en 1995 : « *C'est de la parlote. Ça dure depuis 1995 ; on en a encore pour 15 ans si tout le monde donne son mot. Il faut avancer, quand même !* ».

Pour certains, cette question de la décision s'exprime sur le registre de la légitimité du décideur final et subordonne la démocratie participative à la démocratie représentative en redonnant toute sa place au décideur. Les élus mais aussi certains acteurs économiques mettent ainsi en doute la démocratie participative : « *Faut un chef qui dise c'est comme ça après avoir pris l'avis de tout le monde* » ; « *On n'est pas sortis de l'auberge avec tous ces débats ! Ce n'est pas simple. C'est la démocratie participative, ça n'avance pas ! C'est très long la participation pour revenir à un projet déjà tout arrêté.* »

Pour d'autres, le débat public ne modifie en rien le cours du projet mais permet d'apporter une caution, somme toute relative. Un acteur économique l'exprime ainsi : « *Le débat participatif c'est très à la mode. On fait participer les gens à des projets déjà bouclés. Ça défoule les gens. Ça fait perdre 18 mois à l'infrastructure et gagner 18 mois aux financeurs pour les dépenses publiques. C'est toujours très difficile. Là c'est des tracés calculés. Vous passez des heures pour satisfaire les intérêts particuliers. (...) Les experts proposent aux politiques et les politiques décident. C'est comme ça* ».

De la même manière, les membres de diverses associations nous ont fait part de la difficulté qu'ils rencontrent face à la lourdeur des dispositifs participatifs (nombre de

réunions, quantité de documents, difficile maîtrise de notions techniques, etc.) exigeant une mobilisation en temps et en ressources (financières, expertise...) considérable. Ce type de procédure apparaît comme inaccessible. *« Je reproche au débat public la densité, c'est dramatique il y a des mecs qui ont perdu leur boulot. C'est difficile de concilier les deux. Il y en a qui ont perdu la santé, vue la densité de travail et le temps nécessaire pour décortiquer les dossiers. Humainement c'est trop dense. Moi j'ai applaudi les mecs derrière. Ca devient un débat de dupe. On n'est pas tous encore retraités dans ce pays. ».*

Ainsi, de manière générale, la vision portée par les acteurs régionaux sur la concertation est basée sur des expériences fondatrices malheureuses (VRAL, THT, etc.) mais aussi et surtout sur des aprioris et témoigne globalement d'une faible culture du débat en Languedoc Roussillon.

VI.2.2 Perceptions et premières attentes du débat public

Dans la région seulement deux débats publics de la CNDP se sont tenus : celui sur la ligne Très Haute Tension (THT) entre la France et l'Espagne et celui sur la politique de transports sur la vallée du Rhône et l'Arc Languedocien (VRAL), un débat un peu particulier et qui a été souvent mal compris car il ne s'intéressait pas à un projet précis mais à une politique générale et concernait non seulement la région Languedoc-Roussillon mais aussi les régions PACA et Rhône-Alpes. Quelques autres débats publics sont cités par des acteurs qui ont été amenés à intervenir sur d'autres régions : le Port de Bastia, le Port de Nice, le Grand Contournement de Toulouse, la LGV PACA. Seulement 18 personnes sur les 60 interrogées (30%) ont participé à au moins l'un d'entre eux ; les positions vis-à-vis du débat public s'appuient donc plus sur une représentation que sur les enseignements liés à une expérience. Les acteurs connaissent d'ailleurs, dans l'ensemble, assez peu le dispositif dans le détail.

Une obligation légale qui ne suffit pas forcément à démontrer son utilité

Parmi les dispositifs de concertation, les débats publics sont assez spécifiques car il s'agit d'une procédure très encadrée. Alors que pour la plupart des projets, le dispositif mis en place pour la concertation est laissé à l'appréciation du maître d'ouvrage, pour les projets importants c'est la CNDP qui décide ou non de la tenue du débat et qui l'organise. Certains acteurs ont intégré le caractère systématique de la procédure et reconnaissent son utilité : *« Le débat public c'est obligatoire, mais c'est utile je pense car dès qu'on dépasse un certain seuil d'investissement il faut que le projet soit partagé. ».* Pour autant, certains le considèrent comme une obligation légale dont il faut se débarrasser : *« Utile ou pas de toute façon on est coincé par la loi. Il faut y aller en se donnant les meilleures informations en perdant pas de vue le calendrier ».*

Le contraste avec l'enthousiasme des espagnols pour cette procédure française

« En Espagne on en parle mais pas les citoyens, ils sont dans un nuage. Le politique ne peut pas décider seul, il faut faire des débats publics pour que les citoyens soient impliqués dans les projets, pas seulement sur les transports mais aussi sur la gestion de l'énergie : transparence, étudier les raisons, les alternatives » explique un responsable associatif espagnol qui envie la France pour ses procédures de démocratie participative. Les autres acteurs espagnols rencontrés confirment ce sentiment : *« la concertation à l'espagnole c'est de l'information et peu de participation » ; « Je pense que c'est une bonne procédure. La France est un exemple. C'est une véritable démocratie. C'est une très bonne chose ».*

Une attente d'information, d'expression et de mobilisation

Deux attentes principales ressortent des entretiens avec les acteurs associatifs essentiellement. Le débat public est l'occasion d'obtenir les informations nécessaires à leur compréhension et leur prise de position sur le projet. Le cadre de la procédure de débat public est en ce sens un atout pour les acteurs qui attendent une transparence du maître d'ouvrage : « *Au niveau associatif, les renseignements, il faut s'exprimer pour les avoir* » ; « *Ca nous permettra de nous exprimer. Ca nous permettra de voir RFF ! C'est intéressant parce que le maître d'ouvrage est dans l'obligation de produire un certain nombre de pièces. (...) les médias vont venir. Ca va impliquer beaucoup plus au niveau de l'information. (...) On se retrouve un peu à égalité avec le maître d'ouvrage (...) Il y en a qui ont perdu la santé, vue la densité de travail et le temps nécessaire pour décortiquer les dossiers* » ; « *Des réunions publiques organisées par RFF où ils sont venus minables avec une carte que personne ne pouvait lire avec des documents compréhensibles que d'eux. Alors, si c'est pour refaire des réunions publiques comme ça, ils vont se faire fusiller. Il faut qu'ils nous amènent de la matière* ».

Le débat public est aussi un moment privilégié pour s'exprimer. Là encore le cadre donné par la CPDP dans les débats publics peut être à même de faciliter cette prise de parole : « *si c'est bien conduit et que les gens peuvent s'exprimer. Il faut une personnalité capable de diriger le débat* ».

Enfin les élus mettent eux l'accent sur la nécessité de mobiliser la population et les acteurs concernés. « *Il faut impliquer les gens qui sont le plus impactés. Faut de la publicité. Il faut des rencontres de certains acteurs et de la publicité quand les réunions publiques vont s'ouvrir* » ; « *Pour que les gens s'approprient les choses il faut les mettre en capacité de mobiliser des relais, les présidents d'association, les fédérations et vous organisez des débats avec ces gens là* ».

Les points clés sur la concertation

- le sentiment que la concertation amène plus une perte (de temps) qu'un réel gain pour les projets.
- un scepticisme partagé sur la concertation qui témoigne de mauvaises expériences mais surtout d'un attachement des acteurs de la région à la démocratie représentative que viendrait affaiblir la démocratie représentative.
- le débat public : une procédure complexe, perçue comme comportant une certaine lourdeur et coûteuse en temps.
- des expériences fondatrices malheureuses (THT, VRAL) mais une volonté des acteurs associatifs qui ne veulent quand même pas subir le débat public et au contraire profiter du tiers garant pour réclamer plus de transparence sur le projet.

CONCLUSION

Cette deuxième phase d'étude de contexte, un an après la première, fait apparaître un certain nombre d'évolutions du discours des acteurs vis-à-vis de ce projet de ligne nouvelle. Ainsi, alors que la fonction fret était peu défendue, elle a trouvé depuis une importante légitimité aux yeux des différents acteurs régionaux. Si l'attente de liens rapides et confortables avec Paris et les capitales européennes est toujours présente, elle est jugée moins prioritaire que le report modal offert par la ligne nouvelle sur le transport de marchandises. Le développement du fret paraît cependant très incertain, à la lumière des décisions publiques et des difficultés de l'autoroute ferroviaire. L'incertitude des prévisions dans le domaine pourrait faire privilégier une approche par l'offre plutôt qu'une réponse aux besoins capacitaires.

Cependant, l'intégration de la multifonctionnalité de la ligne nouvelle par les acteurs ne se traduit pas encore fortement dans les politiques publiques. Les soutiens politiques et économiques unanimes observés voici un an n'ont pas encore débouché sur une appropriation forte du projet. Les politiques de transport demeurent peu articulées, et les projets économiques sans véritables contenus stratégiques. Il s'agit avant tout d'arrêter les trains sans véritable appropriation territoriale. Seules Montpellier et Perpignan ont aujourd'hui des projets structurés au-delà de l'opportunisme des villes situées sur le passage de la ligne. Montpellier souhaite ainsi étendre son rayonnement à l'échelle régionale, alors que Perpignan se tourne vers l'Espagne. Une vision plus large, intégrant l'axe vers Toulouse, commence seulement à apparaître dans les discours.

En termes de sensibilités territoriales, si une très grande majorité des acteurs pensent qu'il y a suffisamment de place pour faire passer une nouvelle infrastructure ferroviaire, les Corbières et les étangs du littoral s'affirment comme des lieux intouchables. Les nuisances sonores que causeraient les futurs trains, notamment de fret, sont par ailleurs la principale préoccupation concernant le cadre de vie. Les impacts paysagers et environnementaux (écologie et inondations) sont également importants aux yeux des acteurs mais acceptables à certaines conditions.

Les conditions de financement ont également évolué. Dévolues autrefois exclusivement à l'Europe et à l'Etat, la majorité des collectivités territoriales se disent aujourd'hui prêtes à cofinancer la ligne, mais à condition que celle-ci puisse générer des retombées sur les territoires concernés. Les gares, leur nombre, positionnement et articulation à la future ligne sont identifiées comme le moteur de l'engagement financier des collectivités.

Dès lors, si le projet de ligne nouvelle séduit maintenant plus clairement des attentes et des projets, ils n'en réduisent pas moins les débats à venir. De ce point de vue, les concertations et conflits locaux observés sur les dernières années augurent de certaines difficultés. En l'absence d'expériences de participations réussies, les acteurs ont plutôt une mauvaise image de la concertation. Si tous lui confèrent une fonction d'information, le scepticisme reste de mise sur son utilité, l'affrontement et la juridicisation étant préférés à la délibération argumentaire. Cependant, ce projet de ligne a toujours suscité l'intérêt et la réflexion des acteurs interrogés.

Le débat public à venir ne doit donc pas négliger les dernières étapes de sa préparation. Il convient sans doute d'enrichir encore le processus d'étude, et ce avec les collectivités, pour garantir à la fois l'intégration de leurs préoccupations, et des apports nécessaires aux réflexions que susciteront le débat. La dynamique enclenchée par le maître d'ouvrage trouvera alors sa continuité, et ses propres dynamiques d'échanges, dans les modalités de discussion choisies par la CNDP.

ANNEXES

Annexe 1

Chronologie des principaux dossiers depuis juin 2007

LIGNE TRES HAUTE TENSION

Avril 2007

Lettre du candidat Sarkozy au collectif « Non à la THT » déclarant « qu'il s'opposerait à tout projet à tout projet qui porterait atteinte à l'environnement des Albères et du Vallespir ».

Juillet 2007

Un tournant décisif est donné à la question de la ligne THT le 19 juillet 2007 quand Jean Louis Borloo, dans la continuité du candidat Sarkozy, en présence d'un représentant du gouvernement Espagnol et de la société RTE s'impose comme seul capitaine à bord du navire THT pour la France et prend des engagements fermes quant à la protection des monts Canigou et Capell :

« *La France doit respecter ses engagements envers l'Espagne et l'Union européenne mais le mont Canigou et le mont Capell doivent être respectés* ».

L'hypothèse de l'enfouissement en plaine devient consistante cependant « Non à la THT » et le Sydeco 66* tempèrent leur satisfaction face à des Catalans essentiellement soucieux de préserver leur patrimoine dans le cas du TGV qui installent des pylônes pour la THT sur leur territoire sans que les tracés aient été entérinés.

Novembre 2007

Monsieur Carlo Monti est diligenté par la commission européenne pour faire la médiation (ou coordination) entre les parties en présence et en conflit sur la question de la THT des deux côtés de la chaîne Pyrénéenne le collectif « Non à la THT » aura mandaté en date du 30 octobre 2007 les dirigeants du Sydeco en liaison avec l'association des maires pour mener les négociations dans un contexte de tension avec le gouvernement de la Catalogne (qui continue les travaux d'aménagement de pylônes sur son territoire) et de solidarité avec les collectifs anti-THT espagnols.

20 novembre : Gérone, Monsieur Monti rencontre les acteurs institutionnels, économiques et associatifs concernés par les différents scénarios du passage de la THT en excluant le doublement de la ligne actuelle (Baixas-Vic) (Vallespir, Capel, Roussillon) il défend sa présence comme étant non pas celle d'un médiateur mais d'un envoyé des états et provoque une levée de boucliers des opposants français à la THT qui relèvent chez lui « l'impasse » faite aux engagements de Jean Louis Borloo de juillet 2007.

21 novembre : Perpignan : l'opposition à la THT lui offre un bloc monolithique en réaffirmant son refus d'une ligne qui porterait atteinte à une qualité de vie, l'environnement, et le patrimoine Du département.

La question des préalables concernant l'exigence d'une justification de l'interconnexion et la nécessité d'un schéma directeur sur les Pyrénées sera réitérée au cours de cette rencontre.

Au cours de laquelle Mr Monti ouvre de nouvelles voies dans la négociation en abordant la question de compensation financière par les états pour l'enfouissement de la ligne ce qui exclut toute idée de renoncement du passage de la ligne par le territoire.

Mr Monti s'engage à interpeller les états afin qu'ils justifient l'interconnexion et le schéma directeur de l'ensemble de la chaîne des Pyrénées.

Décembre 2007

Mr Monti préconise, dans son rapport au commissariat européen à l'énergie, l'enfouissement des câbles électriques en basant son argumentaire sur la nécessité de vaincre les résistances des autorités locales des deux côtés des Pyrénées.

10 Janvier 2008

A l'issue du sommet les états s'engagent à concrétiser l'interconnexion dans le cadre d'une solution respectueuse de l'environnement dans le cadre d'un compromis satisfaisant les populations locales qui passerait par un enfouissement partiel de la ligne l'échéance du 30 juin est donnée pour le dévoilement du tracé définitif.

11 Janvier 2008

Associatifs, parlementaires et élus jugent inquiétantes, inacceptables les décisions prises au sommet Franco-Espagnol de plus, ils désapprouvent le fait que le « tracé définitif » n'ait pas été dévoilé s'opposent à un enfouissement partiel et interpellent le ministre de l'écologie Jean-Louis Borloo.

17 janvier au 12 Février 2008

Les « tensions » remontent au sein du collectif qui définit la mission Monti comme un nouveau « couac » dans le dossier THT.

Jean-Louis Borloo, le 18 janvier promet un « Grenelle local » et assure « qu'une solution environnementale parfaite prendrait le pas sur la ligne ». Le collectif, sous l'égide du préfet est invité à la concertation et un calendrier de réunions au ministère de l'écologie sera adopté pour le mois de Mars.

Mars - Avril 2008

Perpignan et Gérone accueilleront respectivement 15 000 et 18 000 opposants à la THT. le collectif non à la THT à l'issue d'une réunion, le 31 mars, avec Jean-Louis Broloo, s'achemine vers une demande de retrait d'une ligne dont il a obtenu la certitude de l'inutilité .

*« Hors contexte mercantile la THT n'est pas justifiée et la localisation dans les P.O n'est ni la plus pertinente, ni la plus appropriée. »**

Le 30 avril, en visioconférence, Jean-Louis Borloo annonce au cours d'une réunion Anti THT /Monti en préfecture de Perpignan que la ligne sera enterrée définitivement en France et en partie en Espagne en laissant la porte ouverte à une alternative sous marine dont le surcoût (multiplié par sept serait assumé par l'Etat.

Mai 2008

Communiqué de la préfecture des Pyrénées Orientales précisant la position du Ministre de l'écologie, de l'aménagement et du développement durable favorable à un enfouissement total de THT.

GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT

28 Juillet 2007

L'engagement est pris par Jean Louis Borloo auprès des présidents de région Midi-Pyrénées et Aquitaine de formaliser l'engagement de l'état sur le projet TGV Toulouse Narbonne à l'occasion du Grenelle de l'environnement.

19 Octobre 2007

A Nîmes François Fillon annonce, à l'issue du Grenelle de l'environnement le coup d'accélérateur à « Nîmes-Perpignan » défini comme une « question très importante pour la question des relations économiques entre la France et l'Espagne.

Novembre 2007

Particulièrement concerné, de par sa fonction de lieu de passage, espace de circulation, par les problèmes de transport, pollution, désenclavement, desserte des grandes villes, transport urbain le Languedoc Roussillon aux lendemains du Grenelle de l'environnement nourrit quelques espoirs sur l'un de ses dossiers régionaux le plus attendu à savoir le TGV. L'engagement de 2000 kms de lignes grande vitesse d'ici 2020 du président de la République laisse en suspension nombre de questions concernant la réalisation du chaînon manquant Montpellier Perpignan.

Mr Gaysot, vice président du conseil général voudrait en avoir des assurances en terme de délai (2020 l'année de démarrage ou de fin des travaux?) tout en se félicitant de l'annonce du soutien de l'état à la régénération des lignes ferroviaires et au développement des autoroutes maritimes, infrastructure qui, de fait, s'inscrivent totalement dans la politique régionale visant Inclure le port de Sète dans les « autoroutes de la mer ».

Dans un contexte de suppression de 6000 emplois fret par la SNCF les conclusions du Grenelle de l'environnement priorisant le fret ; les propos de Christian Dubost, Directeur régional de RFF, attestant que « 2008 comme une année de grand cru pour le fret » laissent « dubitatifs » les observateurs ...

Les conditions du gel des nouvelles routes et autoroutes données par le Grenelle de l'environnement suscitent, au même titre que le rail moult interrogations quand au doublement de l'A9, de la RN 8, la rocade nord de Nîmes et Uzès chez les verts et dans la société civile.

17 Janvier 2008

La signature du protocole qui enclenchera la phase 1 du projet de TER en Gard rhodanien est annoncé par Mr Gaysot qui s'érige contre toute irréversibilité de décisions visant à privilégier la route au rail aux lendemains d'un Grenelle de l'environnement.

29 Avril 2008

Un CIADT chargé d'avaliser une carte de France intermodale des LGV est annoncé par Le ministère de l'écologie et du développement Durable après la finalisation des lois Grenelle incluant les grands projets d'infrastructures.

30 Avril 2007

Les lignes Montpellier-Perpignan et le CNM sont inscrites dans la Loi d'orientation Grenelle I. Georges Frêche, président de région tempère les enthousiasmes et suspend la participation financière de sa région au chantier du contournement de Nîmes à l'inscription du tronçon « Montpellier-Perpignan » au CIADT. Les verts, en la personne de Jean louis Roumégas, leur porte parole, expriment des doutes quant à un projet non acté, non chiffré qui n'existe que sous forme d'orientation ...

CONTREVERSE SUR LE FINANCEMENT DU CNM

4 décembre 2007

A la sortie d'une réunion entre Mr Schoott et Mr Liebermann Mr Frêche annonce que la région financera CNM à hauteur de 20 % (soit 270 millions d'Euros) en posant comme préalable l'inscription de LNMP au prochain CICT.

6 Décembre 2007

Mr Vézhinet, Président du conseil Général de l'Hérault Pointant la faiblesse de la participation Europe sur un projet qui est plus Européen que régional refuse de participer au financement du CNM appuyé entre autre par le maire de Lattes, Cyril Meunier qui demande l'arrêt des subventions à une Espagne qui aurait rattrapé le retard économique qu'elle avait « il y a 30 ans ».

Une motion de rejet avalisée à l'unanimité sera transmise pour soutien à Mr Georges Frêche.

21 Décembre 2007

Georges Frêche appelle les conseillers généraux à réfléchir et revenir sur leur décision concernant le CNM, arguant du caractère fédérateur et non partisan de ce projet conçu dans l'intérêt de la région.

Janvier 2008

Mr Vézhinet réitère son Refus de financer un projet où le financement européen est de 5% alors qu'elle a donné 10% au TGV Méditerranée et Est.

Des griefs similaires sont adressés à RFF et la SNCF dont l'effort financier est amoindri (20% TGV Bretagne 10% L.R.) pour le Languedoc-Roussillon.

Le projet, toutefois est qualifié de belle aventure pour l'Europe et la région.

Avril 2008

Ayant appris que le projet LNM ne se réaliserait pas avant 2020 Georges Frêche pose l'inscription de la LNMP au prochain CICT comme un préalable à la participation de la région au CNM et dénonce « l'axe Raffarin, Royal, Juppé, Alliot-Marie » qu'il considère comme le lobby en faveur de la liaison Paris-Bordeaux-Hendaye vers l'Espagne.

Le différent sera minimalisé par le préfet qui rappelle que « techniquement l'horizon 2020 est incontournable »

29 Avril 2008

Georges Frêche lance un appel à l'union sacrée pour la réalisation De LNMP en direction de tous les parlementaires et les maires des grandes villes du Languedoc Roussillon à intervenir auprès du Premier Ministre François Fillon.

2 mai 2008

Conférence de presse de Jacques Blanc, ancien président du conseil régional LR, déniait à Georges Frêche le droit de l'attaquer sur un dossier pour lequel il s'est battu, à savoir « LNMP ».

PERCEMENT TUNNEL DU PERTHUS

19 Février 2007

La société TP Ferro, chargée des travaux de percement du tunnel du Perthus communique, suite à un effondrement du sous-sol, pour annoncer un retard dans le percement du Perthus et son ouverture en juillet 2007.

22 Février 2007

Joan Armangué, maire de Figueras et Jean-Paul Alduy, maire de Perpignan se rencontrent symboliquement en gare de Perpignan, pour réaffirmer leur foi dans les retombées positives sur le développement de leurs territoires de la ligne LGV Perpignan-Figueras.

03 Avril 2007

Validation par l'assemblée Départementale des P.O du projet de constitution d'un « Eurodistrict » avec la province de Gérone, affirmation du psdt du conseil Général, Christian Bourquin, qui « ne croit pas au travail avec Barcelone mais avec Gérone » et laisse entendre que « le TGV va pomper des flux économiques vers Barcelone et engendrer des manques à gagner pour le commerce du centre ville qu'il s'engage à combler.

8 Juin 2007

Madrid annonce trois de retard pour la ligne Perpignan-Barcelone afin de contourner la Sagrada Familia menacée par le projet initial (2012 au lieu de 2009).

La ligne Perpignan-Barcelone sera cependant améliorée grâce au percement du tunnel de Perthus et l'utilisation de trains rapides Espagnols Alvia (situation alternative qui n'améliorera pas le fret). Anticipant sur les critiques françaises sur ce retard, les autorités Espagnoles en la personne de Pedro Solbes, Ministre de l'économie espagnol, accuse Paris de « Traîner les pieds sur Montpellier-Perpignan » depuis 1995.

Seule Perpignan-Figueras serait utilisable en 2009.

27 Juillet 2007

François Fillon, en visite à Madrid promet à Zapatero de « faire progresser le dossier de la ligne Franco-Espagnole ».

5 octobre 2007

L'association gérant la Sagrada Familia dépose un recours en justice contre le tracé de Barcelone qui risquerait de reporter au-delà de 2012 la fin des travaux selon le secrétaire d'état aux transports espagnols Victor Morlan.

Lors du salon international de rail à Barcelone le 20 novembre est évoqué pour l'inauguration du tunnel du Perthus entre TP Ferro et la ministre espagnole du développement Magda-lena Alvarez.

23 Novembre 2007

Percement du Tunnel en présence de J. L Borloo et la ministre de l'écologie espagnole Mgdalena Alvarez qui n'a pas évoqué dans son discours le chaînon manquant de Barcelone et Gérone mais la prochaine ligne transfrontalière du pays Basque (Vitoria à Dax). Mr Borloo, a salué les dimensions nouvelles du désenclavement Espagnol.

SOMMET FRANCO-ESPAGNOL Janvier 2008

10 Janvier 2008 : sommet Franco-Espagnol

Vision commune autour des projets ferroviaires :

Accord sur le programme d'étude préliminaire pour la traversée des Pyrénées Toulouse-Saragosse (2008-2013)

Signature d'un accord pour la création d'une commission intergouvernementale chargée de superviser études et travaux de la section atlantique Dax-Vitoria.

Satisfactions quant à l'état d'avancement de Perpignan-Figueras.

Identités de vues et d'approche quant au projet « Euro-Méditerranée » de Nicolas Sarkozy.

MUNICIPALES

La thématique TGV, lors des campagnes en LR n'apparaît pas dans la campagne municipale hormis :

- à Nîmes où Jean-Bouin et « Nîmes action » en la personne de son président Jean-Pierre Suissa pensent qu'il est opportun de saisir la période municipale pour pré-activer le débat sur Montpellier-Perpignan prolongement indéniable de CNM et la question d'une gare TGV à Nîmes.

- à Narbonne où George Frêche, venu soutenir la candidature de Jacques Bascou affirme qu'il conditionnera le financement LNMP de la région à la mise en œuvre d'une gare TGV à Narbonne, au croisement de deux futurs TGV.

Annexe 2

Guide d'entretien

RFF
Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan
Etude de contexte territorial

ARENES

Guide d'entretien Phase 2

I. Prise de rendez-vous :

- Présenter les pré-études fonctionnelles et l'étude de contexte, son articulation dans le processus
- Le déroulement de l'entretien
- Le lieu de rendez-vous de l'entretien en marchant : « un lieu emblématique du territoire, qui est important à vos yeux, par exemple par rapport au projet de ligne nouvelle »
- Préciser le lieu de rendez-vous de l'entretien en face à face : un lieu clos, de préférence le bureau ou le domicile de la personne interrogée, une salle quelconque, un bureau prêté. En dernier ressort un café.
- Préciser enfin si utilisation d'un véhicule Arènes ou pas : le principe est de se faire balader dans la voiture de l'interviewé si la balade comporte des trajets voiture. On peut aussi lui proposer de le prendre dans notre voiture, mais alors il faut une autre voiture que la Cessa mobile.

II. Entretien en marchant :

Préciser que nous parlerons des scénarios (offres de service et couloirs de passage) dans la 2eme partie de l'entretien, et vous conserverez le document support.

Il n'y a pas de question précise : l'interviewé est le guide de la visite / promenade. On cherche à comprendre ce qui rend ce(s) lieu(x) emblématiques / à enjeux.

On relance sur la dimension territoriale du propos : identité territoriale, culture et histoire, patrimoine, qualité du site et des paysages, insertion dans les pratiques de loisirs, professionnelles, insertion dans l'activité économique, etc.

Avant la fin de l'entretien en marchant, on glisse une question sur **la perception globale du projet et son opportunité** : APS 95, « chaînon manquant », évocation de fonctionnalités. Permet la transition avec l'entretien en face à face.

III. Entretien en face à face :

Lancement

1. A adapter en fonction des interlocuteurs. **Qu'est ce qui vous a amené à vous intéresser au ferroviaire, à l'aménagement du territoire, à la vie associative... ?**
2. **Le projet consiste à construire une ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan et /ou à adapter la ligne existante, dans tous les cas pour augmenter la capacité ferroviaire, faire rouler plus de trains.**

Quels trains vous semblent prioritaires à développer si l'on augmente cette capacité (NB : pas seulement sur la ligne nouvelle) ? (réponse assistée)

- Les TGV ?
- Les trains de fret ?
- Les TER ?
- D'autres ?

3. **Et sur quelles lignes (Lignes nouvelle et/ou existante) ?**
4. **Pourquoi ?**
5. **Est-ce que le TER vous paraît aujourd'hui répondre aux besoins de déplacements à l'intérieur de la région ?**

Les questions environnementales

6. **Pensez vous qu'un projet de ligne nouvelle pourrait diminuer le nombre de voitures et de camions sur les routes ? Est-ce que cela vous paraît possible dans la région ?**
7. **Quels autres avantages pour l'environnement et le cadre de vie pensez-vous que ces nouveaux trains pourraient apporter ?**
8. **Une infrastructure, quelle qu'elle soit, consomme de l'espace agricole, naturel, industriel ou urbain ? Pensez-vous qu'une telle consommation est possible aujourd'hui dans la région ?**

Les temps de parcours

9. **Qu'est-ce qui vous semble le plus important : gagner du temps sur un trajet, ou avoir des trains avec une plus grande fréquence sur ce trajet ? Préciser sur quelles liaisons la fréquence est plus importante**

10. Sur quel(s) trajet(s) pensez-vous qu'il faut aujourd'hui gagner du temps en priorité ? Sur ce trajet, quel temps de trajet vous paraîtrait intéressant ?

Discussion sur les scénarios

Présentation des scénarios, sur le document support (max 10 min.)

11. Est-ce que cette présentation vous paraît claire ?
12. Est-ce qu'un ou plusieurs autres scénarios vous apparaîtra(en)t également intéressant(s) ?
13. Finalement, la pluralité des fonctions (la mixité) permet de faire circuler plus de trains de fret, mais les gains de temps de parcours peuvent être moins marqués : est-ce que c'est acceptable ? Ou vaudrait-il mieux privilégier la fonction de la grande vitesse ?

Desserte du territoire

14. Quelles sont les villes ou les secteurs qu'il faut privilégier dans la desserte du territoire, selon vous ?
15. Est-ce que la ligne nouvelle pourrait favoriser un essor économique dans ces secteurs ? Comment ? Relance sur tourisme, activité logistique
16. Sur les scénarios, plusieurs gares nouvelles sont envisagées. Quel est votre avis sur les gares nouvelles en général ? Et sur la gare nouvelle qui vous concernerait plus particulièrement ?
17. S'il y a des gares nouvelles, les habitants des communes rurales accéderont plus facilement au TGV, mais il y aura peut-être moins de TGV et de trains grandes lignes qui desserviront les gares de centre ville. Cela vous semble-t-il un problème ?

18. Relance sur le TER, si non abordé plus haut (question 5)

Opportunité et conclusion sur le projet :

19. Finalement à quoi ce projet vous paraît le plus utile ?
20. Finalement en quoi ce projet vous paraît-il plus néfaste ?
21. De ce point de vue, quel(s) est (sont) le(s) principal (aux) acteur(s) qui doi(ven)t financer la construction de l'infrastructure ?


22. Est-ce qu'à votre avis, ce projet va changer la région ? Si oui, comment ?

Attentes sur le débat public

23. Avez-vous déjà participé à des réunions publiques ? Sur quels projets ?
24. Cela vous a-t-il semblé intéressant ? Et utile ?
25. Connaissez-vous la procédure de débat public ? Si oui, qu'en pensez-vous ?

Annexe 3

Document support de l'entretien (scénarios)




**RÉSEAU
FERRÉ DE
FRANCE**

Direction régionale Languedoc-Roussillon
Projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan
Pré-études fonctionnelles

Etude de contexte territorial - Phase 2
Février-mars 2008

Entretiens

Document de présentation des scénarios aux acteurs rencontrés



11 Boulevard National – 13001 Marseille – Pour toute information sur ce document : 04.91.08.05.53

