

Compte rendu du comité technique des études de la ligne nouvelle Montpellier Perpignan vendredi 10 février 2012

Participants : cf. feuille d'émargement

Diffusion : membres du COTECH

En introduction **Daniel Fauvre** rappelle l'ordre du jour de ce premier comité technique post décision ministérielle (DM du 14/11/2011) validant la zone préférentielle de passage compatible avec les fonctionnalités ferroviaires fixées pour cette ligne.

La seconde étape des études préalables, engagée par la DM, doit notamment explorer les thèmes de la mixité et de la desserte des territoires avec une formalisation des propositions pour l'automne prochain.

1- Retour sur la Décision Ministérielle

Édouard Parant fait un point sur l'avancement du projet. La zone de passage préférentielle (500 à 1500m de large) fait actuellement l'objet d'études de tracé dont les premières options viennent d'être présentées aux élus lors de 5 commissions consultatives du 2 au 8 février 2012. La poursuite des travaux en étape 2 permettra de définir le tracé d'environ 120 m de largeur moyenne et les modalités de la desserte des territoires (fin juin début juillet). Le projet est entré dans une phase de concertation, amplifiée et continue, dans la suite du dispositif de recueil des avis des acteurs déjà mis en place. Les études de trafic voyageurs et fret, qui restent à finaliser, mettront en évidence les capacités et les principes d'exploitation de la ligne.

Daniel Fauvre rappelle qu'il conviendra d'esquisser le financement de l'infrastructure avant mise à l'enquête (avant fin 2015) une fois les questions de mixité et de dessertes traitées.

Christian Petit précise, qu'arrivé à ce stade (décision ministérielle n°2), il faudra un accord de l'ensemble des financeurs sur le projet car on « rentrera dans le dur » pour les élus et les populations. RFF présentera les résultats et observations des commissions consultatives au COPIL du 7 Mars.

Pour **Moustapha Savane**, le COPIL du 7 mars devra rester informatif, compte tenu de l'état d'avancement des études, à cette échéance. RFF confirme qu'il n'est pas attendu de décision mais bien une information.

2- Études environnementales

Jean François Ruiz présente les principaux résultats des inventaires Faune Flore Habitats effectués par RFF et ses prestataires (EGIS, Biotope et Ecosphère) durant l'année 2011 – se reporter au document « Atelier Environnement » en pièces jointes. Un atelier « environnement » s'est tenu le 31 janvier dernier pour présenter dans le détail ces nouvelles données.

Philippe Pare s'interroge sur la portée juridique de ces études, et plus particulièrement sur la mise en évidence d'un point dur au droit du camp Joffre à Rivesaltes.

Jean François Ruiz précise que toutes les espèces qui doivent être protégées le seront et que si elles devaient être impactées, les dispositifs réglementaires (dossier CNPN, dispositifs compensatoires) seraient respectés.

Pour **Daniel Fauvre**, ces études n'ont pas en soit une valeur juridique mais présentent la méthodologie suivie pour construire le projet. Elles sont nécessaires pour engager le dialogue avec les autorités qui valident les mesures compensatoires. Il confirme que la démarche suivie, à savoir les réaliser le plus tôt possible, devrait permettre d'éviter de remettre en cause ultérieurement le projet. Il souhaite savoir si la présentation qui a également été faite en atelier spécifique, a suscité des questions ou des réactions de la part des acteurs environnementaux.

Jean François Ruiz lui répond que cet atelier a réuni un large panel d'experts qui n'a pas remis en cause la méthodologie, l'appui de bureaux d'études reconnus n'étant sûrement pas étranger à cette situation. En

revanche quelques remarques formulées notamment par le conservatoire botanique ou la LPO seront prises en compte (ex : importance de la valeur patrimoniale dans la hiérarchisation des enjeux biodiversité, mention de certaines zones potentiellement favorables à des oiseaux selon des observations historiques de la LPO).

Fabrice Levassort indique que la présentation est très claire ; néanmoins il s'interroge sur la méthodologie retenue qui, trop stricte, aurait des conséquences au regard d'autres enjeux notamment financiers. L'objectif est en effet d'aboutir à un projet à la fois acceptable et maîtrisé sur le plan de ses impacts mais également finançable.

Édouard Parant précise qu'à contrario cette démarche doit être vue comme un moyen d'éviter les surcoûts, en s'affranchissant de reprises d'études post-DUP, puisqu'on sera en capacité de chiffrer les compensations le plus en amont possible. Par ailleurs il précise que c'est bien l'ensemble des enjeux (habitat, humain, économique...) qui est pris en compte.

3 – Enquêtes en Gare

Bruno Beauchet présente les résultats des enquêtes en gare menées en 2010 par RFF sur 29 gares dont 9 en Languedoc Roussillon. Il précise que les cahiers des charges ont été élaborés dès le débat public achevé pour permettre une première vague d'enquête en mars 2010 (représentatif d'un Jour Ouvrable de Base Hiver) - se reporter au document « Résultats des Enquêtes » en gare en pièces jointes. Sinon, il eut fallu décaler d'un an le processus d'étude.

Pour **Philippe Pare** les résultats présentés traduisent bien le sentiment que le département des Pyrénées Orientales est isolé avec des temps de parcours en allongement. Il souhaite savoir si le questionnaire, au delà de la photographie du système actuel, abordait un volet prospectif.

Bruno Beauchet : l'objectif était de faire une photographie du système actuel, en l'absence des données SNCF non disponibles. Cette enquête a nécessité des moyens lourds (500 enquêteurs + 500 compteurs par jour et 700 à 800 trains enquêtés par jour) et une organisation logistique qui a fait l'objet d'un test grandeur nature quelques jours avant. Le temps nécessaire aux entretiens a volontairement été contenu, la méthodologie n'étant pas compatible avec des questions de préférences déclarées. En effet, n'ayant pas l'autorisation d'enquêter dans les trains, il fallait interviewer les clients sur le quai avant leur montée dans le train. Par ailleurs, il aurait fallu tester tous les scénarios ce qui s'avérait impossible car ils sont, à l'heure actuelle, encore très ouverts.

Jean Pierre Degaeff s'étonne de l'absence de prise en compte des flux vers et à partir de l'Espagne dans les conclusions. Ce questionnement renvoie à la question des financements à rechercher. Il souhaite savoir si RFF fera évoluer le document en les incluant.

Bruno Beauchet et Édouard Parant : les trains enquêtés étaient les trains existants, à savoir le Talgo et certains trains de nuit au départ d'Austerlitz vers Cerbère. À la date de l'enquête, Perpignan-Figueras n'était pas en service. L'offre actuelle est un peu différente mais la montée en charge de cette section n'est pas encore finalisée, et cette offre va encore évoluer avec la mise en service de Figueras -Barcelone. La traduction de la montée en puissance de cette ligne sera plus sûrement abordée au moment de l'enquête publique.

Daniel Fauvre souligne qu'il est important d'illustrer la dimension européenne du projet même si à l'heure actuelle, cet aspect est minoré par les difficultés d'interopérabilité du réseau espagnol. Il a cependant vocation à se développer. Il propose d'une part que la DGITM regarde avec la SNCF les données disponibles et d'autre part le suivi du comptage des trains voyageurs.

Fabrice Levassort demande formellement que l'expression « TER » ne soit plus employée en lieu et place de « trains régionaux ». Il regrette que les documents présentés (socio éco et aménagement des territoires), ne fassent pas apparaître la dynamique régionale du trafic voyageur (+20% en offre et +37% en fréquentation, tarification des trains régionaux à 1 € porteurs de nouvelles perspectives de croissance) et du trafic fret alors que les ports du Languedoc Roussillon ont connu une très forte augmentation de tonnage (« parmi les plus élevées au niveau national » entre 2010 et 2011) et un investissement de près de 500M€ sur Sète et Port-la Nouvelle. Il convient donc de mettre en place des indicateurs relatifs à ces deux items avant l'enquête. Par ailleurs il rappelle que tant la Région que les professionnels du transport se sont prononcés pour la mixité sur l'ensemble de la ligne. Le dossier qui remontera au Ministre doit intégrer tous les éléments de prospective de nature à argumenter en faveur de la mixité de la ligne.

Édouard Parant : les documents présentés constituent « une photo à un instant initial » des trafics. Par définition, ceux-ci fluctuent et l'objectif est de dégager des tendances de moyen terme. L'enquête a été engagée en 2010 sur la base des chiffres disponibles à cette époque (2008 et 2009). RFF travaille actuellement sur les prévisions et recalera les études au regard de cette évolution.

Alban Filipiak et Thomas Goumont précisent que Montpellier Agglomération partage la vision de la Région sur la mixité d'autant plus que cette thématique a un lien direct avec le transport de marchandises sur l'A9.

Christian Petit met en avant les fonctionnalités du projet CNM qui répond plus directement à la question de Montpellier Agglomération que le projet LNMP (dont le périmètre commence au sud de l'agglomération, au-delà du croisement avec la ligne Montpellier Sète).

Daniel Fauvre rappelle à l'assemblée que la décision ministérielle du 14 novembre stipule que la question de la mixité, et notamment de sa pertinence sur l'intégralité du tracé, devra être examinée pendant cette étape 2.

Philippe Pare fait part de l'information selon laquelle la GENERALITAT DE CATALUNYA financerait la réalisation d'un troisième rail entre FIGUERES et PORT BOU.

Édouard Parant accueille avec intérêt cette information et signale qu'elle est a priori contraire aux termes du contrat de concession qui lit les deux Etats et TP Ferro.

4- Desserte des territoires

Édouard Parant rappelle les dates des seconds ateliers géographiques dédiés à la desserte du territoire (Béziers le 1^{er} mars, Narbonne le 2 et Nissan le 5 mars) et précise qu'un quatrième atelier prospectives économiques « une gare pour quoi faire? » sera également monté. Ils permettront aux collectivités de présenter l'état des réflexions d'aménagement de leur territoire, l'objectif étant qu'elles aient stabilisé leur position pour fin mai début juin, date d'une troisième cession d'atelier (restitution des études). Les sites potentiels sont étudiés sous les angles urbain, économique, foncier et technique dont notamment le caractère de pôle d'échange multimodal. RFF, en cohérence avec la décision suite au débat public n'a pas élargie le dispositif des ateliers aux Pyrénées-Orientales ; en effet, à la mise en service du projet LNMP, il est prévu de desservir le territoire départemental et l'agglomération par la gare actuelle de Perpignan. Pour autant la potentialité d'une halte nouvelle est étudiée à ce stade.

Philippe Pare et Denis Bellenger précisent que ni le Conseil général 66 ni l'agglomération de Perpignan ne sont demandeurs d'un atelier spécifique sur une halte ferroviaire nouvelle sur le secteur de Rivesaltes.

Pour **Denis Bellenger** la question n'est pas tant la localisation de la gare que de maximiser le nombre de trains la desservant.

Jean Roch Herail souligne le décalage entre le rendu des études de trafic et celui des études territoriales.

Édouard Parant : la transmission des éléments se fera début mars. Il précise que la prise en compte des trains régionaux dans le dimensionnement des gares est nécessaire et qu'il faudra s'interroger sur les dessertes en transports urbains et interurbains pour irriguer les sites candidats à l'accueil d'une gare nouvelle.

Fabrice Levassort précise que la Région n'a pas vocation d'arbitre ni sur la localisation des gares nouvelles ni sur les dessertes grandes lignes, mais qu'elle est favorable à un travail sur l'optimisation de la desserte par des trains régionaux sachant que les limites du budget ferroviaire régional, aujourd'hui fixé à 105 M€, sont atteintes.

Daniel Fauvre rappelle qu'il est impératif de tenir compte du calendrier de la période de réserve pour tenir ces travaux.

Édouard Parant confirme que pour se faire, le travail est mené en petit comité, à l'échelle locale avec les partenaires et sans public, acteur par acteur (Etat/CG/Région/Maire/Association) ; la restitution se fera au COTECH de mi avril 2012.

Daniel Fauvre : quand aura-t-on le rendu sur la mixité?

Édouard Parant : les ateliers « Gare » de mars seront l'occasion de présenter les résultats sur l'offre grandes lignes ; le travail sur le « fret » a été présenté à l'atelier « Fret » du 14 octobre 2011.

5 - Premières options de tracés

Les études de tracés sont présentées en 3D à l'assemblée. Il est convenu que RFF mettra à disposition des cofinanceurs l'outil 3D avec un mode d'emploi pour recueil de leurs avis lors du prochain COTECH.

Sont plus particulièrement visualisés les impacts potentiels des tracés sur la zone d'activité Marcel Dassault sur le territoire de l'agglomération de Montpellier, le territoire Narbonnais et les options littorales et médianes de la séquence2.

Philippe Pare attire l'attention sur la fragilité du corridor « ligne classique + LNMP » dans le cas où la solution médiane dédiée aux voyageurs serait retenue, car la ligne classique traverse actuellement des secteurs sensibles aux changements climatiques. Il rappelle les différences de coûts (1200 M€ à 1400 M€ pour l'option littorale et 750M€ pour l'option médiane), et la proposition de l'agglomération de Perpignan d'étudier en plus de LNMP, des réservations foncières pour une ligne fret, le long de l'autoroute.

Pierre Seneque attire l'attention sur le choix du tracé au regard du bâti impacté sur le territoire narbonnais.

Édouard Parant est conscient de la sensibilité des territoires traversés et confirme que les études de tracés devront quantifier cet impact. Sur Narbonne, le PIG n'est pas entièrement dans la zone de passage, pour cause d'élargissement du PPRT de la Comurhex.

Daniel Fauvre demande à RFF d'établir une évaluation financière des acquisitions foncières probables au titre du PIG pour le prochain COTECH.

Édouard Parant rappelle que ce travail a fait l'objet d'une transmission à l'Etat en 2011 en vue de la préparation d'une convention (se reporter à la DM de fin d'étape 1). RFF est de plus en plus sollicité par des propriétaires demandant l'acquisition de leurs parcelles, notamment sur la commune de Nissan. L'enveloppe nécessaire a été évalué à 15 M€ pour les années 2011 à 2013. Certaines acquisitions permettraient en plus de créer des réserves foncières utiles en prévision des mesures compensatoires.

Fabrice Levassort demande l'élargissement du tour de table des financeurs et rappelle que ces dépenses ne sont pas prévues au budget 2012 de la Région. Il souhaite, en préalable à toute discussion sur le foncier, avoir une vision précise sur la ZAD de Poussan (Hinterland Port de Sète) et propose des actions foncières concertées, RFF devant faire rapidement des propositions dans ce sens.

En conclusion **Daniel Fauvre** retrace la feuille de route du projet :

Au Copil du 7 mars seront abordés :

- signature du protocole cadre par le CG 11 (parallèlement l'État recherche une solution sur la nature du conventionnement permettant la prise en compte de cette participation sans distorsion de la clé de répartition)
- point sur avancement des études (présentation du projet en 3D + synthèse du travail environnemental + retour des consultations consultatives)
- calendrier de travail et de consultation
- réalisation des conventions financières et des appels de fond

Suivi d'un COTECH mi avril pour traiter de :

- desserte des territoires/gares
- mixité
- cofinancement

Puis COPIL mi juillet précédant la décision ministérielle de l'automne.

Fabrice Levassort demande, à l'instar du projet de LGV Toulouse-Narbonne, que les documents préparatoires soient diffusés 10 jours avant les réunions. Au delà des supports de présentation, il souhaite

disposer de l'intégralité des livrables des études.

RFF s'engage à fournir, dans la limite des clauses de confidentialité, la liste des documents dont il dispose, charge à chacun d'exprimer ses demandes par la suite.

L'ordre du jour étant épuisé la séance est levée.