



Montpellier, le 17 DEC. 2012

Objet : Ligne nouvelle Montpellier Perpignan – COPIL du 8 octobre 2012
P.J. : compte-rendu

Madame la Présidente,
Messieurs les Présidents,

Nous vous prions de bien vouloir trouver, ci-joint, le compte rendu du comité de pilotage de la Ligne nouvelle Montpellier Perpignan qui s'est tenu le 8 octobre dernier.

Nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente, Messieurs les Présidents, notre considération distinguée.

Le Préfet de région

Thierry LATASTE

Le Président de la Région

Christian BOURQUIN

Destinataires

Monsieur André VIOLA, Président du Conseil général de l'Aude

Madame Hermeline MALHERBE, Présidente du Conseil général des Pyrénées-Orientales

Monsieur Alain TARLIER, Président de la Communauté d'agglomération du Carcassonnais

Monsieur Jacques BASCOU Président de la Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne

Monsieur Jean-Pierre MOURE Président de la Communauté d'agglomération de Montpellier

Monsieur Raymond COUDERC Président de la Communauté d'agglomération de Béziers Méditerranée

Monsieur Gilles D'ETTORE, Président de la Communauté d'agglomération Hérault Méditerranée

Monsieur Jean-Paul ALDUY Président de la Communauté d'agglomération de Perpignan Méditerranée

Monsieur Jacques RAPOPORT, Président du conseil d'administration de RFF

Compte rendu du comité de pilotage des études de la ligne nouvelle Montpellier Perpignan lundi 08 octobre 2012

PARTICIPANTS : voir liste en annexe

Nota Bene : l'ensemble des présentations effectuées à l'occasion de cette réunion est consultable sur le site <http://www.ligne-montpellier-perpignan.com/documents/reunions-de-gouvernance/comite-de-pilotage/>

Thierry Lataste, préfet de la région Languedoc-Roussillon et Christian Bourquin, président de la Région Languedoc-Roussillon, accueillent les membres du comité de pilotage. Monsieur le préfet rappelle que ce comité vise à recueillir la synthèse des positions régionales sur les sujets de desserte des territoires et de mixité de la ligne nouvelle, le choix des tracés relevant de décisions ultérieures.

En introduction à la réunion, **Christian Bourquin** en tant que co-président de ce COPIL, indique qu'il souhaite profiter de la période qui s'ouvre (consultation préfectorale préalable à la décision ministérielle) pour mettre en perspective le projet au regard d'une décision ministérielle qui « date » et face à l'évolution du contexte économique. Il propose de re-hiérarchiser les données en balayant les thèmes suivants :

- Vitesse : même si elle ne semble pas relever d'un aspect fondamental pour les non initiés, un abaissement de la vitesse de 350 km/h à 220 km/h permettrait une économie de l'ordre du quart au tiers du coût du projet pour un trajet prenant dix minutes de plus entre Montpellier et Perpignan. Cela mérite d'être examiné compte tenu des échéances de réalisation de la ligne,
- Mixité : c'est une donnée essentielle pour le conseil régional. En effet, la mixité dégagera des capacités sur l'ancienne ligne pour la mise en œuvre du « train à un euro » notamment sur l'axe littoral, que ce soit sur une ligne mixte ou spécifique. Cette position est d'ailleurs celle qui a sous-tendu la participation de la Région au projet de contournement de Nîmes et de Montpellier,
- Gares : il convient de ne pas s'enfermer collectivement sur le sujet des gares qui, même si ce sujet est important pour les territoires, risque d'occulter l'enjeu premier qu'est la réalisation de la ligne. Le conseil régional est favorable à l'implantation de deux gares nouvelles sur le secteur de Narbonne et de Béziers en appelant l'attention du COPIL sur la nécessité de ne pas fermer le débat,
- Tracés : même si le sujet n'est pas à l'ordre du jour, Christian Bourquin demande formellement que le débat initié sur les tracés par RFF dans les territoires soit mené avec davantage de tact, au risque de multiplier sans raison les situations d'incompréhension ou de rejet de la part des riverains,
- L'Europe : le projet qui présente le plus d'intérêt au regard des enjeux européens est bien la réalisation du maillon manquant entre Montpellier et Perpignan. Une sollicitation collective de l'Union Européenne, pour un financement de cette institution au-delà des 4% du CNM, va être réalisée sous l'égide de la Région.

Thierry Lataste rappelle que la décision ministérielle du 14/11/2011 demande la réalisation de consultations et de concertations dès lors que le projet s'éloigne de celui retenu dans le PIG de 2000. C'est dans ce cadre que RFF en tant que maître d'ouvrage est intervenu, il n'est donc pas étonnant qu'il y ait de la contestation.

Monsieur le Préfet donne la parole à M. Richer, garant de la concertation.

1) Restitution du garant de la concertation

Jean-Pierre Richer précise à l'assemblée que, depuis le COPIL n°5 de juillet, il n'y a pas eu de phase de concertation institutionnelle. Néanmoins, un certain nombre d'évènements ont ponctué la vie du projet depuis cette date.

Il s'agit par exemple :

- de concertations bilatérales entre le maître d'ouvrage et certains élus, particuliers et associations,
- des actions de communication de la part d'opposants par voie de presse ou lors de réunions publiques,
- de gouvernance, avec en particulier un Comité technique le 27/09 qui a été très positif pour la préparation de ce COPIL.

A ce stade, il ne redéveloppe donc pas son propos de juillet afin de laisser le temps aux échanges entre partenaires.

2) Présentation des résultats des études sur la desserte et la mixité (cf diaporama RFF)

Christian Petit (RFF), en réponse à M. Bourquin, précise que le travail mené par RFF (commission consultatives, réunions publiques,...) de présentation de l'évolution des études et des hypothèses de tracé et qui peut soulever des réactions, se limite à un travail informatif, conforme à la charte de concertation. A contrario, on pourrait reprocher à RFF au moment de l'enquête publique de ne pas l'avoir mené ; il n'a surtout pas vocation à se substituer au travail décisionnel du COPIL.

Édouard Parant (RFF) indique que l'objet de la présentation est double :

- expliciter les raisons qui ont conduit le Comité technique à présenter 5 scénarii sur les 28 possibles,
- recueillir l'avis du COPIL sur ces cinq scénarii.

Il rappelle les échéances du projet et notamment le fait que l'étape actuelle des études (n°2) a été scindée en deux parties. La première sur laquelle le COPIL est amené à se prononcer aujourd'hui, consiste à soumettre à la décision ministérielle (attendue pour l'automne 2012) les choix en matière de gares et de mixité de la ligne. La seconde, ultérieure, consistera à comparer les variantes pour valider un tracé. L'étape 3 clôturera la phase préalable à l'enquête publique avec la production des dossiers règlementaires puis verra la tenue de l'enquête elle-même.

Il précise que sur ce projet, tant la vitesse que la mixité sont des éléments contraignants au niveau technique qui obligent à vérifier la faisabilité des hypothèses de tracé au regard des choix des gares et des raccordements.

Il rappelle les éléments dimensionnants fixés par la décision ministérielle n°1 à savoir :

- concevoir une ligne apte à une vitesse de circulation « voyageur » de 350 km/h, par cohérence avec le réseau à grande vitesse français et européen
- étudier les différentes options de dessertes des territoires
- préciser les montants d'investissements associés à la desserte des territoires et à la mixité

Sur cette base, le Comité technique du 27 septembre a examiné 28 scénarios bâtis à partir du croisement des hypothèses de desserte des territoires et de mixité pour en présenter cinq au Comité de pilotage (cf. tableau présentation RFF).

Concernant le choix des gares, il fait part du choix exprimé par le Comité technique du 27/09 qui consiste à la réalisation de deux gares nouvelles sur les agglomérations de Béziers et Narbonne avec la possibilité à ce stade de réaliser à terme une halte sur le secteur de Rivesaltes.

Concernant la mixité, il précise qu'au regard des trafics estimés à la mise en service (2020), mais également à celui des projections à horizon 2050, la section la plus chargée sera celle de Montpellier à Sète, qui doit nécessairement être mixte. Pour ce faire, il convient de prolonger, à minima, la mixité de la ligne jusqu'à Béziers Est, premier point de croisement entre ligne nouvelle et ligne classique. Au-delà de Narbonne, l'offre régionale « voyageurs », moins dense, et les flux partant vers Toulouse permettent de libérer de la capacité pour le fret sur la ligne classique.

Christian Bourquin précise que concernant les gares, pour lesquelles l'impact financier au regard du coût

général de l'opération est faible, la desserte relève d'un choix politique alors que pour la mixité, qui porte pour l'essentiel le poids financier de la ligne, le choix demeure encore trop orienté par des critères purement techniques. Pour lui, l'important est l'ouverture de cette ligne en 2020, le choix des gares pouvant intervenir ultérieurement, en 2030 par exemple.

Thierry Lataste demande si au stade de la mise en service de la ligne il est envisageable techniquement de phaser la réalisation des gares.

Édouard Parant lui répond que c'est effectivement techniquement possible mais uniquement pour certains scénarii et qu'au-delà, cette position peut poser problème sur :

- l'absence ou la faiblesse de la desserte du territoire entre Montpellier et Perpignan,
- l'impact sur le financement de l'opération : les gares nouvelles sont attractives et donc la participation des clients (billets vendus), minore la part de financement public.
- la réalisation de raccordements onéreux en zones urbaines à la mise en service qui deviendraient inutiles une fois les gares nouvelles construites.

Il faut donc faire avancer sur la question des gares en même temps que sur le linéaire.

Christian Bourquin estime qu'il est dommage que la problématique de la vitesse n'ait pas été prise en compte, ce qui est normal compte tenu de la commande ministérielle. L'économie réalisée pourrait permettre, en abaissant la vitesse à 220 km/h, de réaliser les 2 gares et la mixité sur la totalité du linéaire.

En réponse à Monsieur le préfet, **Thomas Cadoul (DGITM)** précise qu'il est possible d'envisager une montée en vitesse de circulation progressive, comme sur le CNM (220 km/h à la mise en service puis 350 km/h ultérieurement), ce qui suppose néanmoins une infrastructure apte à la grande vitesse dès la mise en service ; une partie de l'investissement peut ainsi être lissé dans le temps, sans toutefois obtenir un gain économique substantiel. Il attire l'attention du COPIL sur le fait que si l'option d'un tracé limité à 220 km/h était retenue (différent d'une vitesse de circulation à 220 km/h sur une infrastructure apte à 350 km/h), on serait sur un tout autre projet qui nécessiterait de reprendre l'ensemble du processus d'études.

Pour **Christian Bourquin**, il y a deux débats : celui de l'intérêt régional et celui de l'intérêt européen qui réclame la très grande vitesse. Il faut donc que l'Europe finance à la hauteur de ses attentes.

Thomas Cadoul lui répond qu'il est envisageable de solliciter un financement européen en plaidant pour le phasage des vitesses, néanmoins il faut qu'à terme l'infrastructure soit apte au 350 km/h.

Thierry Lataste précise qu'aux échéances auxquelles il est fait référence (2014-2020), 31,7 milliards d'euros seront réservés pour l'intervention européenne sur les réseaux infrastructures de transports et ce à hauteur de 20% du montant de l'investissement. De même, une partie du projet sur le transfrontalier pourrait bénéficier d'une intervention à la hauteur de 40% du montant de l'investissement.

Sur le gain économique attendu en cas d'abaissement de la vitesse, **Édouard Parant** précise qu'il sera faible si la volonté politique est de rester sur le tracé historique ; ceci en raison du tracé PIG, apte à 350 km/h, et du nombre d'ouvrages (viaducs) à construire pour franchir les cours d'eau, qui reste le même quelque soit la vitesse à laquelle on circule.

3) recueil des avis des membres du COPIL

Thierry Lataste propose de continuer le débat sur le fondement de la décision ministérielle et de recueillir l'avis des membres du COPIL, ce qui n'empêche pas, dans ce cadre, d'émettre des positions qui la remettent en cause.

Jean Paul Alduy (Perpignan Agglomération) rappelle que pour sa collectivité les points forts sont :

- une ligne à 350 km/h,
- la possibilité de doubler la ligne nouvelle par une ligne classique fret le long de l'A9,
- de ne pas faire l'impasse sur le poids économique de l'activité « fret »,
- les fragilités de la ligne actuelle notamment au regard de la submersion,
- le choix politique qui consiste à savoir s'il faut injecter 1,2 milliard d'euros de plus pour réaliser la mixité totale de la ligne nouvelle ou créer une nouvelle ligne fret,

- mixité totale de la ligne nouvelle ou créer une nouvelle ligne fret,
- sur la plaine du Roussillon :
 - . la ligne existante y compris la gare,
 - . la nécessité de traiter le passage du Soler en tranchée à l'altimétrie la plus basse possible,
- le déplacement de l'usine Titanobel,
- le déplacement plus à l'ouest du projet initial de la future halte de Rivesaltes.

En conclusion, il rappelle le contexte de contraintes budgétaires fortes et précise que tout projet sur lequel il n'y aurait pas consensus serait renvoyé aux calendes grecques.

Pour **Jean-Louis Chambon (Conseil général des Pyrénées-Orientales)**, le conseil général va œuvrer pour trouver le consensus nécessaire à ce projet.

Jacques Bascou (Le Grand Narbonne) considère qu'il faut un consensus, et faire attention à ne pas repousser les décisions. Le problème n'est pas constitué par le positionnement des gares : il défend pour sa part le projet de gare nouvelle à l'ouest de Narbonne. Mais il faut d'abord travailler sur la mixité qui est discriminante. Il rappelle son souhait que le projet Narbonne-Toulouse soit pris en compte dans l'aménagement de la gare à Narbonne et qu'il faut un projet ambitieux.

André Viola (Conseil général de l'Aude) : partage la nécessité d'un consensus. Au plus tôt on sera précis sur les tracés, au plus tôt on aura le consensus. Sur la mixité, il souhaite qu'elle aille le plus loin possible. Néanmoins il faut attendre les arbitrages gouvernementaux en particulier sur le surcoût et prévoir un plan alternatif pour le cas où la mixité ne serait pas retenue sur la totalité du parcours. Concernant les gares, il rappelle son attachement à la réalisation d'une gare nouvelle à Narbonne et donc dans le cadre des scénarii présentés, son accord sur la réalisation de deux gares nouvelles l'une à Narbonne et l'autre à Béziers.

René Escourrou (Communauté d'agglomération de Carcassonne) rappelle l'intérêt d'un consensus pour la réalisation de la ligne nouvelle et la nécessaire prise en compte du projet Toulouse Narbonne avec un raccordement sur ce territoire. Il est solidaire des élus audois pour l'implantation d'une gare nouvelle à l'ouest de Narbonne.

Édouard Parant rappelle les difficultés (diapo 15) à répondre aux enjeux de raccordement de la future Liaison Toulouse Narbonne au Sud de Narbonne suivant le scénario choisit.

Raymond Couderc (Béziers agglomération) regrette que le Département de l'Hérault n'apporte pas son soutien au projet. Concernant les gares, il fait part de l'accord trouvé avec Narbonne pour la desserte de leurs territoires par deux gares nouvelles. Il se prononce pour une mixité le plus loin possible, a minima le plus près possible de Narbonne (Nissan). Il fait part de ses craintes de l'ouverture d'un débat sur l'abaissement de la vitesse tant en termes de calendrier de l'opération que du désintérêt probable de l'Europe dans ce cas.

Pour **Jean-Pierre Moure** (Montpellier Agglomération), il s'agit d'un dossier majeur pour le territoire, c'est pourquoi il faut être ambitieux et solliciter l'Europe. Ce projet nécessite un consensus à trouver le plus rapidement possible. En revanche, il exprime sa crainte de voir le projet s'éloigner si l'hypothèse d'abaissement de la vitesse était retenue. Il exprime son accord avec Perpignan sur la possibilité de créer une seconde voie le long de l'A9 et attire l'attention du COPIL sur la longueur de la mixité à retenir et au surcoût qui lui est lié. Sur les gares, conformément à ce qu'il a indiqué sur le consensus, il souhaite un positionnement rapide et partagé. Les tracés seront à examiner dans un second temps même s'il est d'ores et déjà favorable à celui au sud de l'A9, dans la traversée de la Gardiole.

4) Conclusion

Christian Bourquin synthétise les expressions des collectivités membres du COPIL :

- Sur les gares : les collectivités favorisent le scénario de deux gares nouvelles une dans l'agglomération de Béziers l'autre dans celle de Narbonne. Concernant la possibilité d'une nouvelle gare dans le secteur de Perpignan, elles actent le fait qu'elle soit étudiée à une échéance plus tardive.
- Sur la mixité : elles souhaitent qu'elle puisse aller le plus loin possible après Béziers.
- Sur la vitesse : l'hypothèse d'un abaissement de la vitesse à 220 km/h est à examiner au regard des conséquences juridiques potentielles et parallèlement à une sollicitation de l'Europe dans l'hypothèse

du maintien à 350 km/h.

Robert Navarro (Vice-président de la Région) qui a reçu, durant le COPIL, une délégation d'élus et d'associations qui s'inquiétait des projets de tracés fait un retour sur les échanges. Il leur a indiqué :

- que les tracés n'étaient pas encore arrêtés
- avoir entendu les préoccupations également portées par les élus du territoire
- entendre l'accord sur l'utilité du projet
- entendre l'incompréhension de certains face à la nécessité de réaliser une ligne à 350 km/h
- retenir leur position favorable à la mixité la plus longue possible

Thierry Lataste se félicite de la convergence obtenue et de l'expression du consensus nécessaire. Il rappelle le contexte national avec en particulier les objectifs de la mission confiée à M. GALLOIS, qui rendra ses conclusions au premier trimestre 2013, mais aussi ceux de la commission qui examinera les projets inscrits au SNIT d'ici mi 2013. Le projet de LNMP sera examiné par ces deux instances, il est donc essentiel d'avoir un point de vue sur lequel l'ensemble des acteurs converge.

Il retient que le COPIL aura pu valider le passage de 28 hypothèses à 5 sur lesquelles il note l'expression de la position suivante au regard des deux questions posées :

- Pour les gares : implantation de deux gares nouvelles dans les agglomérations de Béziers et de Narbonne et à terme de la réalisation d'une halte à Rivesaltes
-
- Pour la mixité :
 - 1 - compte tenu de son coût, il convient d'interroger l'échelon gouvernemental et communautaire à la fois sur la faisabilité d'une ligne à 220 km/h mais aussi sur l'apport budgétaire de l'Europe dans le cadre du maintien de la très grande vitesse.
 - 2 - dans le cadre fixé par la décision ministérielle du 14 novembre 2011, prolongation de la mixité le plus loin possible au regard des contraintes budgétaires.
 - 3 - si les difficultés budgétaires s'avéraient incontournables, et dans l'hypothèse de long terme d'une mise sous contrainte de la ligne classique par le risque de submersion marine, il conviendrait d'envisager le déplacement de l'actuelle ligne vers l'autoroute A9, entre Narbonne et Rivesaltes.

A l'invitation de Monsieur le Préfet, **Jean-Christophe Boursin (SGAR)** dresse le calendrier à court terme du projet qui sera marqué par une consultation large des acteurs du territoire qu'il s'agisse des collectivités, associations institutionnels, transporteurs ou autres. Il sera marqué par les étapes suivantes :

- lancement de cette consultation par un comité de partenariat,
- 6 semaines de consultation,
- élaboration et transmission du rapport préfectoral début 2013,
- décision ministérielle début 2013.

L'ordre du jour étant épuisé, Monsieur le Préfet conclut la réunion en remerciant l'ensemble des participants.

Comité de pilotage LNMP 8 octobre 2012

Liste des personnes présentes

Institutions	Représentants	Fonctions
Conseil Régional	Christian BOURQUIN	Président
Conseil Régional	Robert NAVARRO	Vice-Président chargé des transports
Conseil Régional	Fabrice LEVASSORT	Directeur des Transports
Conseil Régional	Laurent GIGNAT	Chef du service des infrastructures ferroviaires
Conseil Régional	Arnaud DEMUS	Chargé de mission
Conseil général Aude	André VIOLA	Président
Conseil général Aude	Hervé BARO	Vice-président
Conseil général Aude	Bernard PUJOL	Directeur Transport
Conseil général Aude	Jean-Pierre DEGAEFF	Chef de service
Conseil général Pyrénées-Orientales	Jean-Louis CHAMBON	Conseiller général
Conseil général Pyrénées-Orientales	Thibault LECLERCQ	Directeur déplacements
Agglomération Montpellier	Jean-Pierre MOURE	Président
Agglomération Montpellier	Yves NURIT	Directeur Général Adjoint
Agglomération Montpellier	Thomas GOUMONT	Chef de projet grandes infrastructures
Agglomération Hérault Méditerranée	Christian THERON	Vice-président délégué aux transports
Agglomération Béziers Méditerranée	Raymond COUDERC	Président
Agglomération Béziers Méditerranée	Alain BIOLA	Vice-président délégué aux transports
Agglomération Béziers Méditerranée	Michel SUERE	Vice-Président délégué à l'aménagement de l'Espace
Agglomération Béziers Méditerranée	Jacques MAURAND	Directeur Général des services techniques
Agglomération Béziers Méditerranée	Christian VINCENDET	Directeur de l'aménagement de l'espace foncier
Agglomération Béziers Méditerranée	Camille VIVER	chef de projet de la prospective d'aménagement
Agglomération le Grand Narbonne	Jacques BASCOU	Président
Agglomération le Grand Narbonne	José PERERA	Vice-Président délégué à l'aménagement de l'Espace communautaire
Agglomération le Grand Narbonne	Alain PEREA	Directeur Général Adjoint
Agglomération le Grand Narbonne	Magali BRUNEL	Adjointe au chef de projet service politique de la ville
Agglomération Carcassonnais	René ESCOURROU	Premier Vice-Président
Agglomération Carcassonnais	Sandrine UGUEN	Directrice des transports
Agglomération Perpignan Méditerranée	Jean-Paul ALDUY	Président
Agglomération Perpignan Méditerranée	Louis PUIG	Vice-président de PMCA, délégué aux transports et à la Ligne Grande Vitesse
Agglomération Perpignan Méditerranée	Philippe PARE	Directeur Général des services techniques
DGITM/DIT	Thomas CADOUL	Chef de bureau

Comité de pilotage LNMP 8 octobre 2012

Liste des personnes présentes

Institutions	Représentants	Fonctions
RFF	Christian PETIT	Directeur régional
RFF	François TAINURIER	Directeur Stratégie Développement
RFF	Edouard PARANT	Chef de mission LNMP
RFF	Anne-Lise GIBBE	Chargée de concertation
RFF	Bruno BEAUCHET	Responsable des études socio-économiques
RFF	Jean-Pierre RICHER	Préfet, garant de la concertation
RFF	Nicolas ALARDEN	Responsable technique
Préfecture de région	Thierry LATASTE	Préfet de région
Préfecture de l'Aude	Eric FREYSSELINARD	Préfet
Préfecture de l'Aude	Maxence BRISCHOUX	Stagiaire ENA
Préfecture des Pyrénées-Orientales	Pierre REGNAULT DE LA MOTHE	Secrétaire général
Préfecture de l'Hérault	Alain ROUSSEAU	Secrétaire général
Préfecture de l'Hérault	Diégo SOLIZ	Stagiaire ENA
Sous-préfecture de Béziers	Nicolas DEMAISTRE	Sous-préfet
DREAL	Didier KRUGER	Directeur
DREAL	Hervé ODORICO	Chargé de mission
DREAL	Patrick BURTE	Chef du Service transports
SGAR	Jean-Christophe BOURSIN	Secrétaire général pour les affaires régionales
SGAR	Bruno TOURRE	Secrétaire général pour les affaires régionales adjoint par intérim
SGAR	Marie-Pierre LAISSAC	Cadre d'appui
SGAR	Alex URBINO	Chargé de mission