

Compte rendu du comité de pilotage des études de la ligne nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) 23 juin 2015

PARTICIPANTS: voir liste en annexe

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

Monsieur le Préfet, en introduction de la réunion, remercie les participants à ce 10^{ème} comité de pilotage de leur présence. Il exprime sa satisfaction au regard du travail qui a été mené par l'ensemble des acteurs pour arriver aujourd'hui à statuer localement sur le choix du tracé et des gares. Il présente à l'assemblée Monsieur Eric Rebeyrotte, ingénieur en chef des ponts, des eaux et des forêts, qui a été nommé par M. le secrétaire d'État chargé des transports le 1^{er} juin comme coordonnateur technique et financier du projet.

Il propose d'aborder la réunion selon l'ordre du jour suivant :

- Présentation des dossiers ministériels tracé et gares, retour sur les réunions publiques,
- Calendrier du projet.

Il indique la tenue d'un comité partenarial d'information le 10 juillet 2015 à l'initiative du maître d'ouvrage.

Il précise qu'ensuite une phase plus administrative va s'ouvrir avec une consultation formelle des acteurs, voulue par le Ministre, préalablement à l'approbation des projets de tracé et de sites des gares.

Il invite Monsieur le Président du Conseil régional Languedoc-Roussillon à s'exprimer.

Monsieur le Président de la Région se félicite de l'avancée du projet qui suit le calendrier fixé et respecte les points d'étape prévus :

- consultation élargie : SNCF réseau a réalisé 10 réunions publiques,
- nomination d'un « Monsieur financement » en la personne de M. Rebeyrotte,
- rencontre avec la présidence de l'Union européenne au cours de laquelle l'importance de la mise en œuvre du barreau manquant a été mise en exergue avec la réalisation de la première phase (CNM) qui doit impérativement être suivie de celle de la LNMP.

Il informe l'assemblée :

- des actions entreprises auprès du Président de la République et du Premier Ministre afin d'obtenir leurs soutiens sur les dossiers européens,
- de la prise de rendez-vous avec la Banque publique d'investissement (niveau français et européen),
- des échanges avec le commissaire européen aux affaires économiques et financières.

Il conclut cette première intervention en exprimant le souhait de continuer à rester dans le calendrier de ce projet si nécessaire au Languedoc-Roussillon et encore plus à la future grande Région.

Monsieur le Préfet invite Monsieur le garant de la concertation à faire part à l'assemblée des résultats de ses travaux.

M. Richer, garant de la concertation, précise que son appréciation, très positive, porte sur six ans de concertation et plus spécialement sur la dernière phase.

L'état d'esprit du maître d'ouvrage aura été, tout au long des phases d'études, ouvert aux interrogations et remarques. La mise en œuvre des procédures a été conforme à la charte. Chaque fois que possible, RFF puis SNCF réseau, a pris en compte les remarques. Il considère que le dossier ministériel fait apparaître de façon claire, transparente et exhaustive les points d'accords et de divergences. Le dossier est le fait d'un travail technique et de concertation réalisé en compétence, et de bonne foi. Pour autant, la concertation n'étant pas une co-décision, le maître d'ouvrage reçoit et recevra des critiques de ceux qui ont le sentiment de ne pas avoir été entendus.

Le rapport sera annexé au dossier ministériel et transmis au président de SNCF Réseau, au président de la Commission Nationale du Débat Public et au Préfet de région.

Monsieur le Préfet passe la parole à SNCF Réseau pour la présentation des résultats des travaux.

M. Touati, Directeur régional SNCF Réseau, remercie les deux co-présidents et M. le garant pour leurs propos et passe la parole à M. le chef de projet.

M. Parant, chef de projet LNMP, aborde les points suivants (support de présentation annexé au présent compte rendu) :

- volet financier : la première convention de financement des études est aujourd'hui soldée. La seconde le sera avec le lancement de l'enquête publique. Une 3^{ème} convention à hauteur de 10 M€ (inscrits au CPER 2015-2020) sera nécessaire pour conduire la phase de DUP à son terme.

- volet foncier : la convention de financement des acquisitions foncières (mises en demeure) a été signée par l'ensemble des collectivités pour 20 M€ mais ne sera pas suffisante. En effet, à ce jour 7,4 M€ ont déjà été engagés par SNCF et la précision du tracé engendre une multiplication des demandes d'acquisitions, notamment sur du bâti.

- retour sur les réunions publiques : 10 réunions très suivies et longues. Le cœur du débat n'est pas tant constitué par le choix du tracé et celui de l'implantation des gares mais par les impacts potentiels des choix qui seront faits. Les remarques formulées portent sur :

1. Opportunité :

Globalement le projet est soutenu ; il n'y a pas de remise en cause de l'opportunité du projet à l'exception d'associations sur le bassin de Thau (la ligne ne passe pas à Sète) et une vive opposition au passage des trains de fret dans la plaine du Roussillon. Concernant le phasage, certains émettent des doutes sur la capacité à le réaliser dans sa totalité. De même, il est demandé un phasage (report) de la réalisation du barreau Rivesaltes-Toulouges.

2. Variantes :

La variante proposée reçoit une grande adhésion à l'exception de Roquefort des Corbières et de la plaine du Roussillon où des variantes alternatives ont été examinées, et dans une moindre mesure sur Cuxac d'Aude.

3. Problématiques hydrauliques

Mise en exergue des problématiques hydrauliques dans les basses plaines de l'Aude essentiellement, mais également pour la Berre.

4. Paysage

Cinq points particuliers ressortent (Issanka, Roquefort des Corbières, Treilles, Baho) ; le passage dans les zones urbaines soulève également des questions en matière d'insertion dans le tissu urbain (Le Soler, Villeneuve-la-Rivière,...).

5. Agriculture

Demande forte de la constitution de réserves foncières pour anticiper les prélèvements fonciers.

6. Nuisances sonores

Cet aspect constitue une préoccupation récurrente des populations. Au-delà de l'obligation du respect des obligations réglementaires faites au maître d'ouvrage, la demande est de ne pas avoir de bruit.

7. Foncier

Forte demande de la population pour une accélération du calendrier pour procéder aux acquisitions. Le Conseil départemental de l'Aude et celui de l'Hérault se sont positionnés favorablement pour la mise en œuvre d'un plan d'aménagement foncier.

Alerte sur la commune de Villeneuve les Béziers où il faudra acquérir près de 80 habitations.

8. Gares

Concernant Béziers, le site du « Canal du midi » n'a pas reçu d'avis positif. Le site préférentiel (tant par l'expression du public et de l'agglomération que par l'analyse technique du maître d'ouvrage) est celui de « l'A75 ».

Concernant Narbonne, le choix du site du « Pont des charrettes » est porté par les élus et la population. Celui de « Prax » n'a reçu aucun soutien.

Aucune demande ne s'est exprimée pour la réalisation d'une gare nouvelle dans les Pyrénées-Orientales. Les acteurs ont à contrario exprimé le souhait de voir la gare actuelle renforcée comme en qualité de gare « TGV ».

Résumé des alertes à lever :

- foncier à Villeneuve les Béziers (une rencontre en mairie avec les riverains a été réalisée),
- hydraulique à Cuxac d'Aude (une réunion publique avec la mairie et les riverains a été organisée),
- rencontre à Moussan (à faire),
- paysage/nuisances à Roquefort des Corbières (le conseil municipal a été rencontré),
- calendrier : il y va de la crédibilité du projet auprès des populations de pouvoir apporter les réponses aux questionnements sur le calendrier post enquête publique.

En conclusion, SNCF Réseau propose au comité de pilotage de retenir le tracé pressenti et rappelle que le calendrier est très tendu jusqu'à l'enquête d'utilité publique d'ici fin 2016 (cf. planning présenté).

M. le Préfet passe la parole aux cofinanceurs afin qu'ils expriment leur position.

M. Calvet, Sénateur maire du Soler pour Perpignan Méditerranée, rappelle l'attachement de sa collectivité au projet. Néanmoins, il exprime une vive déception quant au choix fait pour le raccordement de la ligne au tronçon TP Ferro. Il s'agirait de réaliser un embranchement mixte pour y faire passer un trafic fret qu'il juge hypothétique et dont le coût est prohibitif au regard des enjeux. Il rappelle que ni le trafic du port de Barcelone ni celui du marché de Saint-Charles n'empruntent le mode ferroviaire. Par ailleurs, il met en perspective les investissements réalisés pour la gare « Centre du Monde » qui se verrait privée des trains qui emprunteraient ce barreau de raccordement. En conséquence, il ne peut valider le tracé.

Mme Meunier-Polge, Vice-Présidente de la Région Languedoc-Roussillon, remercie SNCF Réseau pour le travail de pédagogie mené et rappelle l'importance de cette ligne pour le territoire et l'implication de sa collectivité qui a été présente à l'ensemble des réunions publiques organisées en avril. Cette ligne est attendue, la demande est forte et naturelle. Le tracé, en grande partie issu du tracé « historique », lui convient.

M. Baro, Vice-Président du Conseil Départemental de l'Aude, rappelle que dans les phases de concertation publique ne s'expriment en général que les personnes qui s'inquiètent ou s'opposent aux projets. Sa collectivité émet un avis très favorable au tracé et à l'implantation de la gare sur le site du « pont des charrettes » (dont la dénomination devra évoluer). Il émet plusieurs exigences :

- sur la problématique foncière, il relaye la demande de la profession agricole et souhaite que les impacts soient *a minima* compensés,

- sur la problématique hydraulique, il demande que l'État puisse continuer à porter ce projet et accompagner SNCF Réseau dans ses réflexions.

Par ailleurs, il souhaite que, y compris dans la phase administrative qui va s'ouvrir, le comité de pilotage puisse être à nouveau et régulièrement réuni pour ne pas laisser retomber l'unité qui prévaut sur ce dossier.

M^{me} Malherbe, Présidente du Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales revient sur les deux réunions publiques auxquelles elle a assisté, et demande que SNCF Réseau puisse faire un point sur le phasage et apporter les réponses aux questions posées concernant la priorité faite aux voyageurs sur les marchandises. Elle souhaite que soit rappelée la possibilité offerte par le projet pour une mise en service progressive, gage de consensus, sans oublier les enjeux économiques apportés par une ligne mixte. Elle se félicite de la nomination de M. Rebeyrotte et souhaite la tenue d'un comité de pilotage d'ici la parution de la prochaine décision ministérielle. Elle fera valoir, auprès de la grande Région, l'importance de ce projet pour le territoire. Enfin, elle insiste sur la nécessaire prise en compte des impacts agricoles, car elle estime qu'il existe un déséquilibre entre les compensations « environnementales » et celles faites au titre des impacts humains.

Monsieur le Préfet rappelle que les mesures compensatoires sont fixées par un cadre législatif et réglementaire et qu'à ce titre il semble difficile d'y déroger. Il précise qu'il lui semble délicat de tenir un comité de pilotage avant la décision ministérielle et propose de retenir une date juste après celle-ci. Concernant la position de l'agglomération de Perpignan, s'agissant d'une problématique de trafic, il propose à M. Rebeyrotte, en tant que président de l'observatoire de la saturation, d'apporter quelques éléments d'éclairage en séance.

M. Rebeyrotte, coordonnateur technique et financier de la LNMP et président de l'observatoire de la saturation ferroviaire de l'arc méditerranéen, explique que la charge principale du trafic et en particulier du fret se situe entre Montpellier et Narbonne. Au-delà, il subsiste encore de la place pour faire circuler des trains supplémentaires. À court, voire moyen termes, il n'y a que peu de risque de saturation sur le secteur de Perpignan, à plus long terme il ne faut pas s'interdire de réaliser une infrastructure mixte.

M Touati, Directeur régional SNCF Réseau, ajoute que ce projet se construit depuis longtemps et pour longtemps, conformément à la demande ministérielle. Même si le barreau fret ne répond pas à une saturation actuelle de la ligne, il convient de préserver cette réservation. Le contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier est un exemple flagrant du besoin auquel répond ce type de ligne en tant que voie d'évitement des agglomérations.

M. Calvet, Sénateur maire du Soler et représentant l'agglomération de Perpignan Méditerranée, s'interroge sur les études de trafic notamment au regard de celles réalisées pour la section transfrontalière avec un niveau bien en deçà du trafic attendu. D'après lui, et y compris à terme, les trafics de Lory Rail au Boulou, celui de la plate-forme intermodale de Perpignan ou celui

du marché Saint-Charles passent et passeront par la gare centre de Perpignan. Par ailleurs, il précise que pour éviter les nuisances, notamment sur le territoire du Soler, il conviendra d'enterrer la ligne.

Monsieur le Préfet estime qu'il faut comprendre la proposition de tracé comme une réservation pour une infrastructure qui se réalisera à une échéance encore non connue, et qu'on ne peut pas retenir le passage de la LNMP par la gare centre, car cette variante obère la grande vitesse qui est un élément incontournable de ce projet.

M. Parant, chef de projet LNMP, affirme que la question qui se pose pour la réalisation du barreau fret est celle de la temporalité et que l'on peut considérer qu'elle ne se réalisera qu'à un horizon qui le justifie.

Monsieur le Président de la Région comprend la position de Perpignan Méditerranée et se prononce pour la prise en considération de ce problème dans le cadre du phasage du projet. Pour ce faire, il souhaite que le travail porté par l'observatoire de la saturation se poursuive en partenariat avec SNCF Réseau et les collectivités. Pour autant, il désire que le projet poursuive le calendrier qui a été adopté et insiste sur la nécessité d'avancer rapidement. Dans le même temps, il propose d'ouvrir un travail sur le financement avec la possibilité de tenir un comité technique spécifique rapidement, sans attendre la décision ministérielle.

Monsieur le Préfet propose de soumettre au comité de pilotage la validation d'un tracé avec phasage sur la section Rivesaltes Toulouges lorsque la nécessité absolue s'en fera ressentir, en lien avec les travaux de l'observatoire de la saturation. Cette formulation devrait permettre de proposer au Ministre un projet consensuel, indispensable en période de rareté des fonds publics.

M. Tainturier, directeur du design du réseau de SNCF Réseau, dresse un panorama des scénarios possibles :

- plusieurs DUP,
- intégration d'éléments de phasage à la DUP,
- Mise en place d'un PIG,
- intervenir sur la durée de validité des DUP.

M. Saurel, Président de Montpellier Méditerranée Métropole estime qu'au-delà du retard qu'elle pourrait engendrer sur le projet LNMP proprement dit, la position de Perpignan Méditerranée pose des questions vis-à-vis du projet de la gare de la Mogère et renforce ses doutes sur le nombre de trains que celle-ci accueillera. Il demande la tenue d'un COPIL avant les élections régionales et souhaite obtenir des engagements précis. Il n'oublie pas la liaison vers Toulouse en vue de la future grande région.

M. Suere, Vice-Président Béziers Méditerranée, s'étonne que le fond de plan utilisé par SNCF Réseau ne soit pas plus récent car il ne prend pas en compte les nouvelles habitations au droit de Villeneuve les Béziers. À ce titre, il rappelle l'insatisfaction de sa collectivité vis-à-vis des raccordements sur le territoire de cette commune, avec un impact sur près de 80 habitations. Il regrette l'absence d'un plan de relocalisation de ces habitants. Il est, en revanche, satisfait du choix proposé sur le site de gare nouvelle.

M. Parant, chef de projet LNMP, rappelle que ce tracé proposé dès 2012 répond à la commande ministérielle qui instaurait la fin de la mixité à Béziers et qu'il est donc nécessaire de prévoir les raccordements au réseau classique sur ce territoire. Par ailleurs, il précise que les riverains ont été rencontrés.

M. Brunel, DGS Communauté d'Agglomération du Grand Narbonne, dit que sa collectivité ne relève pas de difficultés liées au tracé sous réserve des points de vigilance précédemment exposés. Sur le phasage, il indique la nécessité d'avoir un tronçon qui arrive *a minima* au droit de Narbonne.

M. Baro, Vice-Président du Conseil Départemental de l'Aude, rappelle que la mixité avait été demandée au Nord de Narbonne mais qu'elle avait été rejetée en raison de considérations financières. Il lui paraît plus sage de considérer que le phasage consisterait à construire en priorité les fonctionnalités voyageur de la ligne nouvelle.

M. Tainturier, directeur du design du réseau SNCF Réseau, signale qu'il est nécessaire de trouver un discours qui puisse préserver l'ambition fret de cette ligne pour préserver les chances d'un financement européen.

M. le Préfet et M. le Président de la Région proposent que la décision ministérielle puisse introduire des éléments de phasage, en lien avec les résultats de l'observatoire de la saturation.

M. Calvet, Sénateur maire du Soler pour Perpignan Méditerranée, estime pour sa part que la DUP n'est pas l'instrument juridique qui permettra d'offrir une garantie sur le phasage. Il souligne le manque de cohérence d'un dossier qui présenterait une ligne mixte voyageur/fret sur 50 kms puis uniquement voyageur à partir de Béziers.

M. Parant, chef de projet LNMP, l'informe que le phasage a été étudié en amont, qu'il est donc bien envisageable et que par ailleurs SNCF Réseau est en capacité de présenter une variante en déblais sur la commune du Soler, comme présenté à Monsieur le Maire.

M. Suere, Vice-président Béziers Méditerranée, demande, au regard du traitement spécifique pour ce point dur, que SNCF réseau reprenne avec le même niveau de précision les études sur le secteur de Villeneuve les Béziers.

M. Parant, chef de projet LNMP, confirme la possibilité de prioriser les fonctionnalités « voyageur » et de construire le raccordement (virgule) au niveau de Villeneuve les Béziers plus tard. Dans ce cas, cela interdit un phasage à Béziers.

M. le Préfet proposera au ministre que sa décision puisse prendre en compte le traitement de ces deux « points durs » et invite le comité de pilotage à se prononcer sur la proposition de tracé et l'emplacement des gares.

L'ensemble des cofinanceurs se prononcent pour retenir les propositions de SNCF Réseau à l'exception de la communauté d'agglomération Perpignan Méditerranée qui s'y oppose.

M. Calvet précise qu'il est pour la LNMP mais contre ce qu'il nomme « le contournement de Perpignan ». Il a bien pris note des efforts formulés et considérera comme une avancée importante le jour où ils seront inscrits dans un décret ministériel ou un courrier du ministre.

Mme Malherbe, Présidente du Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales, souligne l'importance de ce vote pour la poursuite et la réussite du projet.

M. Saurel, Président de Montpellier Méditerranée Métropole, souhaite que soit mentionnée l'inquiétude sur l'avenir de la gare de la Mogère et propose qu'un comité de pilotage intermédiaire se tienne en octobre à l'occasion du prochain comité des villes à grande vitesse qui se déroulera à Montpellier. Il informe les partenaires de la tenue du « Sommet des villes pour la grande vitesse » à Montpellier le 13 octobre prochain.

Monsieur le Président de la Région partage la proposition du président de Montpellier Méditerranée Métropole, sous réserve que l'on puisse disposer de la décision ministérielle à cette échéance.

L'ordre du jour étant épuisé Monsieur le Préfet de région clôt la séance.