

Ligne nouvelle Montpellier Perpignan

Comité technique du 10 septembre 2010

Programme des Etudes Préalables conduisant à la mise à l'Enquête Publique **et** **Présentation du projet de protocole-cadre et participations financières**

Compte rendu et relevé de décisions

Participants :

Préfecture de région : Jean-Christophe BOURSIN, Alex URBINO, Cécile LENGLET, Bruno TOURRE
DREAL : Daniel FAUVRE, Olivier DOMANGE
Conseil Régional : Pascal PINET, Joël METZ
RFF : Christian PETIT, Edouard PARANT, Anne-Lise GIBBE, Marine FERRANDIS, Bruno BEAUCHET,
Conseil général de l'Aude : Bernard PUJOL, Jean-Pierre DEGAEFF,
Communauté d'Agglomération du Grand Narbonne : Jean-Roch HERAIL,
Communauté d'Agglomération du Carcassonnais : Roland COMBETTES, Cédric HAUTION,
Conseil Général des Pyrénées-Orientales : Patrice REMY,
Communauté d'Agglomération de Perpignan Méditerranée : Philippe PARE, Jacques AESCHBACHER,
Communauté d'Agglomération de Montpellier : Christian FINA, Nicolas ROUBIEU,
Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée : Christian THERON,
Communauté d'Agglomération de Béziers Méditerranée : Jacques MAURAND, Sylvie PIN-RUIZ,
Communauté d'agglomération de Thau : Claude PALPACUER, Yves KOPELL,
Communauté d'Agglomération de Nîmes Métropole : David KUPECEK, Marc DUCHENNE,

Ordre du jour :

- Rappel du processus conduisant à lancer les études préalables et les procédures conduisant à la déclaration d'utilité publique de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan,
- Présentation du programme d'études, du planning et détail financier,
- Présentation du projet de protocole-cadre de financement, et des deux conventions financement,
- Propositions de répartition des participations financières,
- Recueil des observations des collectivités.

Documents joints à la convocation :

- Projet de protocole-cadre,
- Note n°1 « programme des études 2010-2015 »,
- Note n°2 « calendrier des études 2010-2015 »,
- Note n°3 « Budget d'étude 2010-2015 ».

Document remis en séance : Hypothèses de répartition des financements des 42 M€.

M. Jean-Christophe BOURSIN présente l'ordre du jour de la réunion, dont l'objectif est d'apporter toutes les informations utiles pour permettre aux collectivités de se prononcer sur le protocole-cadre de financement des études et des procédures conduisant à la déclaration d'utilité publique de la ligne nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP). Cette réunion a pour objet d'examiner les modalités de financement qui devraient être entérinées lors d'un comité de pilotage envisagé fin octobre avec l'ensemble des collectivités financeuses.

Il propose, dans un premier temps, un tour de table permettant aux participants de se présenter et d'exprimer leur intérêt pour le projet.

M. Christian THERON de la CAHM met en avant l'importance de ce projet pour l'agglomération qui, avec Agde, accueille la première station touristique de France.

M. David KUPECEK de Nîmes Métropole indique son intérêt pour ce projet en raison de la profonde mutation qui touche le système global de transport de l'agglomération et de la réflexion engagée concernant le projet de déplacement urbain.

M. Roland COMBETTES de la CA du Carcassonnais fait remarquer que sa collectivité est plus directement concernée par la ligne transversale Bordeaux Toulouse Narbonne (BTN). Il exprime son attachement au développement d'une desserte de qualité.

M. Bernard PUJOL du CG de l'Aude fait part de son intérêt pour les projets LNMP et BTN, en réaffirmant le souhait de ne pas « voir passer les trains ». Il souhaite l'implantation d'une gare dans l'Aude. Il s'interroge sur le nombre de collectivités qui accepteront de financer les études et de sa conséquence sur le montant par collectivité.

M. Christian FINA de Montpellier Agglomération fait part des avancées concernant la future gare au cœur du quartier d'affaires d'Odysseum, avec la convention signée avec RFF, et qui sera reliée au centre ville grâce à la prolongation du tramway. Il souligne l'importance de la connexion de la ligne nouvelle avec la ligne historique qui existera à l'Ouest, mais s'inquiète de la liaison à l'Est non prévue qui remet en cause la fonctionnalité même de la gare pour les interconnexions TER/TGV.

M. Claude PALPACUER de l'agglomération de Thau souligne la parfaite complémentarité entre la future ligne nouvelle et les dessertes TER de l'axe littoral et précise que sa collectivité s'impliquera dans la conduite des études et procédures à venir.

M. Patrice REMY du CG des Pyrénées-Orientales dit qu'ils sont intéressés par les retombées économiques et l'impact en matière d'intermodalité. Selon lui, le projet LNMP, outil d'aménagement du territoire, doit contribuer à lutter contre la désertification.

M. Philippe PARE de l'agglomération de Perpignan Méditerranée indique que la gare centre est reliée au Sud avec la ligne Perpignan Barcelone et qu'elle doit être reliée vers le Nord pour continuer à être un pôle multimodal majeur. Pour les élus de l'agglomération, il importe que le contournement de Perpignan soit une ligne mixte fonctionnelle et reliée au Sud vers la ligne classique.

M. Jean-Roch HERAIL du Grand Narbonne insiste sur l'importance du positionnement de la future gare, en souhaitant qu'elle soit localisée à Narbonne. Les élus attendent une réponse sur la mixité au Sud de Narbonne. Ils souhaitent une parfaite intégration des études préalables avec les pré-études fonctionnelles de Toulouse Narbonne, et ils s'interrogent sur les délais de réalisation du projet Montpellier Perpignan.

M. Pascal PINET du Conseil régional indique que ce projet revêt une grande importance pour la Région et qu'il est nécessaire que le projet avance vite. Il soutient l'idée de renforcer la desserte du territoire. Du point de vue de la Région, toutes les collectivités doivent être associées au tour de table financier et, par là, prendre part au pilotage des études.

M. Jacques MAURAND de la CA de Béziers Méditerranée souligne que ce projet est fondamental pour le territoire biterrois qui est en grand développement. Il évoque la nécessaire complémentarité avec la ligne actuelle et rappelle qu'un secteur a été proposé pour accueillir la gare nouvelle.

Processus d'études et de concertation

M. Daniel FAUVRE présente les études et les procédures préalables à la mise à l'enquête publique qui sont définies dans le projet de protocole-cadre remis aux collectivités. **L'Etat a défini 3 étapes :**

- Étape 1 : définition de la consistance et des caractéristiques principales du projet d'infrastructure, notamment s'agissant des fonctionnalités ferroviaires et des modalités de dessertes des agglomérations, et choix d'une zone de passage préférentielle (1 000 mètres).
- Étape 2 : définition de la consistance et des caractéristiques du projet, bilan socio-économique et choix d'une bande de 500 mètres de largeur à l'intérieur de laquelle s'inscrira le tracé définitif de la liaison, et qui sera ensuite mise à l'enquête publique.
- Étape 3 : élaboration des dossiers réglementaires, notamment le dossier d'enquête publique et déroulé de l'enquête.

Ce processus sera jalonné par 2 décisions ministérielles :

- 1) la « première Décision Ministérielle permettra de définir un fuseau d'une largeur d'environ 1000 mètres »
- 2) la seconde « Décision Ministérielle validera la consistance et les caractéristiques du projet, ainsi que le choix d'un bande de 500 mètres de largeur ».

Le comité de pilotage sera présidé par le préfet de région. Y participeront : RFF en tant que maître d'ouvrage et les collectivités territoriales qui cofinancent le projet.

A ce titre, elles seront associées au déroulement des études, donneront leur avis sur les choix proposés, participeront aux réunions de concertation dans le cadre d'une charte définie par RFF.

Le comité de pilotage s'appuiera sur un comité technique.

La concertation se poursuivra (elle a été engagée le 24 juin à Montpellier) selon la charte définie par RFF et avec un garant nommé par la Commission nationale de Débat Public.

Des commissions consultatives locales sont d'ailleurs programmées dans la semaine du 13 au 17 septembre, pour échanger sur la lecture du territoire en matière de sensibilité environnementale.

Programme d'études présenté par RFF – point de situation (cf. les 3 notes)

RFF, sans attendre la signature du protocole-cadre, a engagé les études en avançant un financement de 5 M€.

Un diagnostic local, territorial et environnemental a été réalisé. Les premières études techniques ont été lancées.

Les 74 maires des deux couloirs de passage choisis par le Conseil d'administration de RFF du 26 novembre 2009 ont été consultés en avril-mai.

L'objectif est de ne pas perdre de temps et de pouvoir définir rapidement un périmètre d'étude de 1000 mètres.

Des enquêtes de trafics ferroviaires ont été réalisées en mars et juillet dans les gares, des enquêtes routières seront faites à 3 barrières de péage fin septembre pour connaître les origines, destinations et les motifs de déplacements (montant global 1,7 M€). Les enquêtes trafics n'ont pu être entreprises sur les aéroports de la région. RFF auraient besoin des données trafics TER.

RFF pense qu'au final dans la bande des 1000 mètres, sur les 74 communes des couloirs de passage identifiées, seules 40 communes seront concernées.

D'ici fin 2010, de nouveaux ateliers transports (fret dans les Pyrénées-Orientales notamment), environnement et paysage, inondations avec les syndicats mixtes, et gares nouvelles seront programmés, afin de pouvoir, après de nouvelles réunions de concertation fin novembre, préciser les options de passage qui seront soumises pour consultation et validées lors d'un comité de pilotage.

Les étapes 1 et 2 nécessitent un gros travail sur les volets géotechnique, hydrogéologie, espace agricole. L'étape 3, qui correspond à l'élaboration du dossier soumis à l'enquête publique, ne doit pas être négligée.

Commentaires :

Pour M. Pascal PINET, la desserte des territoires ne concerne pas que les TER, et les autres autorités organisatrices de transport doivent être associées.

M. Christian FINA est surpris que des enquêtes soient déjà réalisées, que les cahiers des charges aient été définis sans concertation avec les collectivités. Leur participation au projet ne doit pas se limiter à leur seule contribution financière.

M. Jean-Christophe BOUSIN insiste pour que, dorénavant, tout le monde soit associé à la définition des cahiers des charges. Il précise que le calendrier pour la réalisation des études préalables et de l'enquête publique est de 6 ans, jusqu'à 2015.

M. Christian PETIT précise que l'on ne pourra passer à l'étape 2 que lorsque les conventions de financement seront finalisées.

M. Pascal PINET souligne que, dans la page 2 de la note n°2 « calendrier d'étude 2010-2015 », il est dit que RFF a rencontré les préfets et DDTM de 3 départements. Le département du Gard, qui n'est pas pris en compte, ne doit pas être oublié.

Participation financière aux études préalables jusqu'à l'enquête publique

M. Jean-Christophe BOURSIN précise que pour les 42 M€ nécessaires pour couvrir l'ensemble des dépenses (25% Etat, 25% Région, 25% RFF, 25% autres collectivités) deux conventions de financements seront établies :

- la première, dès 2010, d'un montant de 17,3 M€ permettra de mobiliser les montants restants du Contrat de projets de l'Etat et de la Région,
- la seconde de 24,7 M€, d'ici 2012.

Il note, aujourd'hui, l'absence de représentants des conseils généraux de l'Hérault et du Gard.

Il est remis aux participants un tableau reflétant la participation (10,5 M€ à répartir) des collectivités, autres que la Région, dans l'hypothèse où la répartition financière est faite d'une manière égalitaire et où toutes les collectivités pressenties participent.

La parole est donnée aux collectivités pour qu'elles expriment un premier avis sur leur participation :

La CA Hérault Méditerranée souhaite que la participation soit calculée par rapport au nombre d'habitants.

La CA Nîmes Métropole souligne qu'elle n'est pas traversée par la ligne Montpellier Perpignan. Elle n'écarte pas le principe d'une participation.

La CA du Carcassonnais n'est pas concernée directement par le tracé. Si elle participe financièrement à ces études, elle veut avoir des garanties sur la desserte des territoires par les TER. Elle estime que sa participation ne peut se concevoir selon une égalité stricte. Elle indique qu'elle participe déjà aux études pré-fonctionnelles de Toulouse Narbonne et souhaite que le poids de population soit pris en compte.

Le CG de l'Aude participera au tour de table mais ne pourra dépasser une contribution de 1M€ (participation débat public compris). Se pose la question du niveau de participation, si toutes les collectivités pressenties ne participent pas.

La CA de Montpellier est favorable à une participation, mais est inquiète de l'absence des CG du Gard et de l'Hérault. Il juge que si le poids de population est un critère pertinent, les charges supportées par la collectivité le sont aussi.

La CA du Bassin de Thau est d'accord pour un financement, mais souhaite que sa participation soit calculée au prorata du poids de population .

La CA de Béziers affirme qu'elle ne participera pas s'il s'agit de regarder les trains passer et sera vigilante sur les cahiers des charges. Elle invite à prendre en compte les éléments figurant dans les cahiers d'acteurs vis-à-vis du site proposé pour la gare nouvelle.

Le CG des Pyrénées-Orientales participera au financement.

La CA de Perpignan participera au financement, mais demandera des garanties sur les fonctionnalités et le fonctionnement de la ligne, comme cela a déjà été exprimé lors d'un dernier courrier.

La CA de Narbonne indique que la participation calculée dans le document remis (875 K€) correspond à la somme déjà annoncée. Elle ne garantit pas sa participation au-delà de ce montant.

Commentaires :

M. Pascal PINET relève que les frais de maîtrise d'ouvrage s'élèvent à plus de 12 M€ et dit qu'il faudra fournir le détail de ces frais pour les élus. Il considère que le tour de table doit être le plus large possible et qu'un terrain d'entente doit être trouvé pour les clés de répartition financière. Il rappelle que seules les collectivités financeuses pourront participer au comité de pilotage.

M. Jean-Christophe BOURSIN précise que ceux qui ne participeront pas au financement n'auront pas de prise sur les discussions. Il pense qu'il faut se mettre tous au même niveau.

M. Edouard PARANT souligne que RFF est garant de la qualité de la maîtrise d'ouvrage et que l'équipe projet doit être renforcée (5 à 7 personnes).

M. Christian PETIT insiste sur la nécessité d'arriver rapidement à un accord sur le protocole de financement afin de finaliser la première convention de financement. Il rappelle que si l'accord n'est pas conclu, RFF ne s'engagera pas au-delà des 5 M€ et l'étape 2 ne pourra pas être engagée en fin d'année 2010.

Suite à une remarque du CG de l'Aude, M. Jean-Christophe BOURSIN précise qu'il n'y a pas d'obligation de signer le 22 octobre (date pressentie pour le comité de pilotage), mais qu'il est nécessaire de recenser les collectivités participantes afin de préciser le montant de leur participation.

La CA de Perpignan ne comprend pas les articulations entre le programme d'études, la programmation financière et les deux conventions. Elle demande que les appels de fonds soient lissés sur les 6 ans.

Il est demandé à RFF d'analyser ces points et de voir s'il est possible de viser un lissage la programmation financière sur les 6 ans.

Conclusions et relevé de décisions

M. Jean-Christophe BOURSIN propose, afin de ne pas engendrer d'interminables négociations préjudiciables au projet, que la répartition financière des 10,5 M€ à la charge des autres collectivités (que le Conseil Régional) soit répartie de manière égalitaire.

Le préfet de région sollicitera en ce sens l'ensemble de ces collectivités.

Le SGAR,