

24 OCT. 2011



€ 3571



Montpellier, le 19 OCT. 2011

Madame la Présidente,
Messieurs les Présidents,

Nous vous prions de bien vouloir trouver, ci-joint, le compte rendu du comité de pilotage des études de la ligne nouvelle Montpellier Perpignan qui s'est tenu jeudi 16 juin 2011.

Nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente, Messieurs les Présidents, nos sentiments les meilleurs.

P. Le Préfet de région

Le Secrétaire Général pour les Affaires Régionales

Jean-Christophe BOURSIN

Le Président de la Région

Christian BOURQUIN

Compte rendu du comité de pilotage des études de la ligne nouvelle Montpellier Perpignan jeudi 16 juin 2011

PARTICIPANTS: voir liste d'émargements en annexe

En introduction, **Monsieur Boursin**, secrétaire général aux affaires régionales (SGAR), représentant le Préfet de région rappelle les deux principaux sujets de l'ordre du jour: les conventions financières pour les études préalables à la déclaration d'utilité publique et la proposition de la zone de passage préférentielle correspondant à la fin de l'étape 1 de ces études préalables.

Monsieur Bourquin, président de la Région Languedoc-Roussillon, rappelle son souhait de voir pris en compte les intérêts et les préoccupations de la Région mais aussi de toutes les collectivités partenaires dans le cadre des études en cours; il invite RFF à travailler en étroite collaboration avec ses services techniques. Il précise, d'autre part, que le projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan est un tout et qu'il doit être réalisé dans sa globalité sans phasage temporel.

Il insiste sur la nécessité de maintenir l'élan déjà engagé sur ce projet.

1) CONVENTIONS FINANCIERES

Suite à la signature du protocole en date du 12 mai 2011, qui a permis de réunir à ce stade un montant de 35,7 M€ répartis entre Etat/RFF pour 50% et les collectivités locales pour 50%, deux conventions financières ont été proposées aux co-financeurs pour réaliser les étapes 1 et 2 des études préalables à la déclaration d'utilité publique.

- une première convention de 17 300 000€ regroupant l'État, RFF, la Région Languedoc-Roussillon et les autres collectivités territoriales signataires, correspondant au montant mobilisable au titre du Contrat de projet Etat-Région Languedoc-Roussillon 2007-2013 ;

- une seconde convention de 15 050 000€ regroupant l'État (AFITF), RFF, la Région Languedoc-Roussillon et les autres collectivités territoriales signataires, permettant de financer le solde du programme d'études jusqu'à la fin de l'étape 2.

Il est rappelé qu'il est prévu que l'étape 2 dure 34 mois à partir de la signature des conventions de financement.

Monsieur Parant (RFF) précise que les marchés de maîtrise d'oeuvre et d'AMO générale ont été attribués le 21 janvier 2011 et que si la signature des conventions financières n'est pas effective dans les meilleurs délais, RFF devra relancer la procédure (européenne).

Monsieur Perera, vice-président de la communauté d'agglomération Le Grand Narbonne, pense que le CG 11 participera financièrement aux études préalables; il demande que soit engagée une étude pour la création d'une gare nouvelle dans l'Aude.

Monsieur Navarro, vice président de la région LR, alerte RFF sur l'impact du projet de ligne nouvelle sur la ZAD de Poussan et souhait d'embranchement.

Monsieur Petit, directeur régional de RFF, répond que l'implantation de gares nouvelles fait explicitement partie

intégrante de l'étape 2 des études préalables à la DUP; pour la ZAD de Poussan, il rappelle que les emplacements réservés du projet déclaré d'intérêt général sont inscrits dans les documents d'urbanisme depuis janvier 2001, comme le précise l'arrêté préfectoral autorisant la ZAD. RFF travaillera avec le Conseil régional pour faciliter l'émergence coordonnée de ces deux projets.

La Région rappelle que la ZAD de POUSSAN qui fait en effet l'objet d'un arrêté préfectoral, au même titre que le PIG, est un projet régional majeur, s'agissant d'une zone logistique à vocation intermodale assurant un rôle d'interland du port de Sète.

Monsieur Maurand, DAE de la communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée, rappelle la demande des collectivités d'étaler les appels de fonds, avec un appel de fond par année, notamment pour 2011. Si la convention n°2 a bien été modifiée dans ce sens, il n'en est pas de même pour la convention n°1, qui prévoit que le 2ième appel de fond se fasse 6 mois après la signature de la convention.

Monsieur Petit, répond que compte-tenu des dates envisagées des délibérations des collectivités sur ces conventions cet été, leur signature effective ne pourra pas intervenir avant septembre; le deuxième appel de fond se retrouvera donc reporté de fait en 2012.

Les délibérations des collectivités sont prévues aux dates suivantes:

- Région LR: 22 juillet 2011
- C A de Montpellier: 23 juin 2011
- C A Hérault Méditerranée: fin juin/début juillet 2011
- C A Béziers-Méditerranée: 23 juin 2011
- C A le Grand Narbonne: 24 juin 2011
- C A Perpignan: 11 juillet 2011

Monsieur Bourquin, rappelle que la répartition des financements pour les études préalables s'appuie sur une participation de 50% des collectivités locales. Aujourd'hui, à côté de la Région, 7 collectivités se sont engagées; Il rappelle qu'il avait annoncé que la Région, qui soutient fortement ce projet, porterait sa participation à 30% au lieu des 25% prévu initialement de façon provisoire en attendant que les collectivités manquantes se rallient au financement de ces études.

Monsieur Boursin, conclut que les conventions, dans leur version présentée au COPIL, sont validées et qu'elles pourront maintenant être soumises aux assemblées délibérantes des collectivités locales. Il rappelle l'attention qu'il faut continuer d'apporter sur le respect des délais annoncés et sur l'optimisation des coûts d'études afin de chercher à se rapprocher le mieux possible du montant inscrit aujourd'hui dans le protocole du 12 mai 2011 (35,7 M€)

Monsieur Petit précise que l'étape 2 ne débutera effectivement qu'après la consultation formelle des acteurs, la décision ministérielle de validation de l'étape 1 et la signature des conventions financières ; A partir de ce moment là, instant T0, la durée de l'étape 2 est évaluée à 34 mois, L'avis favorable du comité de pilotage et les délibérations des collectivités envisagées dès cet été sont de nature à permettre de commencer certaines phases d'études.

Monsieur Petit propose qu'une procédure de contreseing simultané soit retenue pour gagner du temps et précise que passé les dates de délibération des collectivités, RFF pourra lancer les marchés.

2) BILAN de la CONCERTATION

M Richer, garant de la concertation, donne son appréciation sur la concertation qui s'est déroulée au cours de l'étape 1 des études préalables; il se montre très satisfait de la manière dont elle a été conduite par RFF. Il rappelle que sa mission se terminera à la fin de l'étape 2 et formule quelques recommandations pour cette prochaine étape:

- poursuivre la mise en valeur du site internet
- renforcer la mobilisation de la presse, y compris par des achats d'espaces
- augmenter le nombre de réunions publiques, notamment, dans les zones urbaines, en personnalisant leur ordre du jour
- associer la représentation de l'Etat aux réunions publiques
- personnaliser l'information avec des documents répondant aux attentes du public (nuisances,

transparence hydraulique, rachat de propriété, ...)

Il termine en rappelant le prochain comité partenarial d'information du 4 juillet 2011.

3) PRESENTATION du DOSSIER ETAPE 1 des ETUDES PREALABLES

Monsieur Parant, chef de mission à RFF, présente le contenu du dossier qui propose de retenir sur une longueur d'environ 150 km, une zone de passage préférentielle d'une largeur moyenne de 1 000 mètres (variable de 500 à 1500 m selon enjeux humains, environnementaux et contraintes techniques) avec deux options entre Narbonne et Perpignan, suivant la spécialisation de la ligne nouvelle aux seuls voyageurs ou non.

Ouverture du débat:

Monsieur Navarro, précise que pour la Région, la mixité de la ligne (voyageurs et fret) est nécessaire entre Montpellier et Perpignan et confirme que la réalisation doit se faire en une seule fois (pas de phasage) Il rappelle aussi la sensibilité de certains secteurs aux inondations et l'intervention des maires concernés notamment celui de Cuxac d'Aude

Monsieur Petit, répond que pour les écoulements hydrauliques, RFF respectera la réglementation; les ouvrages de franchissement des cours d'eau et des zones inondables seront dimensionnés en conséquence; une attention particulière sera apportée à la traversée de la plaine de l'Aude, très sensible. Pour la mixité, il rappelle que la décision de RFF du 26 novembre 2009 demande d'étudier un tracé « en capacité d'accueillir des circulations mixtes de Montpellier à Perpignan sur les sections les plus circulées, en tenant compte des enjeux d'insertion environnementale et d'économie globale du projet »; la mixité n'est ainsi pas acquise sur l'ensemble du tracé mais doit être étudiée et son utilité démontrée. Cette question sera abordée dans le cadre de la seconde étape des études.

Monsieur Théron, vice-président de la C A Hérault-Méditerranée, rappelle l'inquiétude des maires des communes de Pinet, Florensac, Pomerol et Bessan qui souhaitent que le tracé se développe au Nord de l'autoroute A9

Monsieur Petit répond que la zone de passage dans ce secteur se situe bien majoritairement au Nord de l'autoroute A9

Monsieur Morales, vice président de la CA de Montpellier, rappelle l'existence dans ce couloir du projet Aqua Domitia;

Il poursuit, en demandant que soit donné le plus rapidement possible des informations sur le tracé aux sociétés implantées dans la zone d'activité Marcel Dassault (La Lauze); il souhaite un rapprochement sur ce sujet avec ses services techniques.

Il précise enfin que la mixité de la ligne permettra de mieux faire fonctionner les TER sur la ligne existante.

Monsieur Petit, répond qu'il a bien noté la demande concernant la zone d'activité Marcel Dassault. Une réunion s'est déjà tenue sur ce sujet avec les services de l'agglomération.

Monsieur Navarro, insiste à nouveau sur la mixité de la ligne; il ne comprend pas qu'il puisse être évoqué la mixité sur certains tronçons seulement; pour lui les trains de fret doivent pouvoir rester sur la ligne de bout en bout; il rappelle que ce projet est fait pour le long terme et que la Région sera très vigilante sur ce point. Le développement du TER à 1 € nécessitera des sillons supplémentaires sur la ligne existante, d'où l'importance d'en libérer en transférant le fret sur la ligne nouvelle.

Monsieur Tainturier, directeur du développement de RFF, rappelle que pour répondre aux objectifs de développement des infrastructures ferroviaires, il est important d'étudier d'abord les prévisions de trafic et de proposer ensuite les solutions techniques économiquement acceptables qui permettront d'écouler ce trafic dans des conditions satisfaisantes.

Il n'y a pas, aujourd'hui, d'à priori, sur les solutions techniques qui seront retenues; la décision devra être

prise en étape 2 pour retenir la solution qui paraîtra la plus intéressante d'un point de vue économique et fonctionnel.

Monsieur Maurand, précise que des réponses ont été apportées aux observations qu'ils avaient faites et que la zone de passage préférentielle proposée leur convient.

Monsieur Perera, précise que toutes les observations qu'ils ont formulées ont été prise en compte et qu'ainsi le fuseau sur le Grand Narbonne tel que proposé leur convient.

Monsieur Boursin, prend acte des observations des membres du COPIL et considère que la consultation des acteurs sur le dossier étape 1 peut être lancée. 290 acteurs sont concernés, parlementaires, collectivités locales, organisations professionnelles, syndicats, associations, partenaires sociaux, administrations de l'Etat.

Le dossier de consultation sera mis en ligne.

4) POINT BUDGETAIRE

Monsieur Parant à l'aide d'un diaporama (accessible sur le site internet « www.lalignenouvelle.com ») précise le coût des études de l'étape 1 qui se termine: 5 493 890 euros et celui estimé aujourd'hui de l'étape 2: 27 035 260 euros

Le montant des marchés engagés à ce jour s'élève à 6 M€

5) CALENDRIER

La consultation formelle des acteurs se déroulera du 20 juin au 29 juillet 2011. Un bilan sera établi à sa suite et la décision ministérielle arrêtant la zone de passage préférentielle devrait intervenir à l'automne.

L'objectif d'un lancement de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique est toujours maintenu pour 2015

Un prochain COTECH sera organisé avant fin 2011 suivi d'un COPIL; il pourra à cette occasion être présenté notamment les premiers résultats des inventaires faunes/flores, les enquêtes faites en gares et les études de trafics.

Comité de pilotage des études de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan

Jeudi 16 juin 2011

Préfecture région Languedoc-Roussillon

Feuille de présence

NOM Prénom	Structure	Fonction	Emargement
NT VARRAS. Pascal	Vice président - L.R.		
FINES Pascal	Président	DGA	
FAVRE David	DREAL L-R.	Dir Adjt	
BURTE Patrick	DREAL L-R	chef Service Transport	
MORALES Christophe	Vice Président MMA Agglo	Vice Résident	
FINA Christian	DGS N. Agglo Agglo	DGS	
GIL Gérard	-DDTM 66	chargé d'étude Transports	
ZÉNON Christian	Vice Président CAH4	Chausseur	
BIOLA Alain	C.A. BEZIERS NORD-ERANEE	VP Transport	
MAURAND Jacques	C.A.B.M	D.A.E	
RICHTER Jean-Paul	Gérant de la délégation		
GIBSE Anne-Lise	chargée de RFF - Concession		
PEAN Pierre	RFF - Admin. Finances		

NOM Prénom	Structure	Fonction	Emargement
DURAND Valérie	RFF	Resp. Communication	
PAGE Raphaël	PNUT	DGAST PANS	
GRAU Romain	PACA	V.P. S. S. S. S.	
BRUNEL Serge	Grand Nord-ouest Gouvernement d'agglomération	Diocteur général	
PÉREIRA José	Communauté d'agglomération LE GRAND NORD-EST	Vice-Président	
LI N SAÏNE Conch	RFF	not. h. l. ind. RFF	
RUIZ Jean-François	RFF	Responsable Environnement	
PARANT Edouard	RFF	chef de mission	
CH. PETIT	RFF		
FAINTURIEUX François	RFF	Direction Développement	
ROLIN Olivier	MEDDTL / DGITM	chef de bureau	
TOURNE Bruno	SGAR	charge de mission	
URBANO Alex	SGAR	charge mission	
BOURSIN JC	SG AN		
BOUTEVIN Christian	Président de l'ajm		