

## Etudes Préalables à l'Enquête Publique

### Compte-rendu du Comité Technique n°7

- 27 septembre 2012 -

<b>réunion du lieu n° / affaire</b>	27 septembre 2012 DREAL Languedoc Roussillon Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan														
<b>référence</b>	étape 2 : gare nouvelle + mixité + conventions de financement														
<b>Présents</b>	<table><tr><td><b>DGITM/DIT/RFP1</b> M. Chopin – Adjoint chef de bureau M. Savane – Chargé de projet</td><td><b>CA PERPIGNAN MEDITERRANEE</b> M. Paré – DGA M. Aeschbacher - Directeur Mobilité</td></tr><tr><td><b>DREAL LR</b> M. Burté – Chef de service transports M Odorico – Chargé de mission transport</td><td><b>CG 11</b> M. Pujol – Directeur Transport M. Degaeff - Chef de service</td></tr><tr><td><b>CONSEIL REGIONAL LR</b> M. Pinet - DGAS M. Demus - Chargé de mission</td><td><b>CG 66</b> M. Bellenger - DGA M. Leclercq - Directeur déplacements</td></tr><tr><td><b>CA MONTPELLIER</b> M. Nurit - DGAS M. Goumont – Chargé de projet</td><td><b>CA Carcassonne</b> M<sup>me</sup> UGEN – Directrice transport</td></tr><tr><td><b>CA BEZIERS MEDITERRANEE</b> M. Maurand – DGST M<sup>elle</sup> Vivier – Chef de projet</td><td><b>Garant de la concertation</b> M. Richer</td></tr><tr><td><b>CA LE GRAND NARBONNE</b> M. Péréa – DGA M. Sénèque – Urbanisme</td><td><b>RFF</b> M. Petit – Directeur régional M. Parant – Chef de mission M. Beauchet – Responsable études SE M. Aladern – Resp. technique M<sup>elle</sup> Gibbe – Chargée de concertation M. Péan – Resp. administratif et finance</td></tr><tr><td><b>CA HERAULT MEDITERRANEE</b> M. Millet- DGA</td><td></td></tr></table>	<b>DGITM/DIT/RFP1</b> M. Chopin – Adjoint chef de bureau M. Savane – Chargé de projet	<b>CA PERPIGNAN MEDITERRANEE</b> M. Paré – DGA M. Aeschbacher - Directeur Mobilité	<b>DREAL LR</b> M. Burté – Chef de service transports M Odorico – Chargé de mission transport	<b>CG 11</b> M. Pujol – Directeur Transport M. Degaeff - Chef de service	<b>CONSEIL REGIONAL LR</b> M. Pinet - DGAS M. Demus - Chargé de mission	<b>CG 66</b> M. Bellenger - DGA M. Leclercq - Directeur déplacements	<b>CA MONTPELLIER</b> M. Nurit - DGAS M. Goumont – Chargé de projet	<b>CA Carcassonne</b> M <sup>me</sup> UGEN – Directrice transport	<b>CA BEZIERS MEDITERRANEE</b> M. Maurand – DGST M <sup>elle</sup> Vivier – Chef de projet	<b>Garant de la concertation</b> M. Richer	<b>CA LE GRAND NARBONNE</b> M. Péréa – DGA M. Sénèque – Urbanisme	<b>RFF</b> M. Petit – Directeur régional M. Parant – Chef de mission M. Beauchet – Responsable études SE M. Aladern – Resp. technique M <sup>elle</sup> Gibbe – Chargée de concertation M. Péan – Resp. administratif et finance	<b>CA HERAULT MEDITERRANEE</b> M. Millet- DGA	
<b>DGITM/DIT/RFP1</b> M. Chopin – Adjoint chef de bureau M. Savane – Chargé de projet	<b>CA PERPIGNAN MEDITERRANEE</b> M. Paré – DGA M. Aeschbacher - Directeur Mobilité														
<b>DREAL LR</b> M. Burté – Chef de service transports M Odorico – Chargé de mission transport	<b>CG 11</b> M. Pujol – Directeur Transport M. Degaeff - Chef de service														
<b>CONSEIL REGIONAL LR</b> M. Pinet - DGAS M. Demus - Chargé de mission	<b>CG 66</b> M. Bellenger - DGA M. Leclercq - Directeur déplacements														
<b>CA MONTPELLIER</b> M. Nurit - DGAS M. Goumont – Chargé de projet	<b>CA Carcassonne</b> M <sup>me</sup> UGEN – Directrice transport														
<b>CA BEZIERS MEDITERRANEE</b> M. Maurand – DGST M <sup>elle</sup> Vivier – Chef de projet	<b>Garant de la concertation</b> M. Richer														
<b>CA LE GRAND NARBONNE</b> M. Péréa – DGA M. Sénèque – Urbanisme	<b>RFF</b> M. Petit – Directeur régional M. Parant – Chef de mission M. Beauchet – Responsable études SE M. Aladern – Resp. technique M <sup>elle</sup> Gibbe – Chargée de concertation M. Péan – Resp. administratif et finance														
<b>CA HERAULT MEDITERRANEE</b> M. Millet- DGA															
<b>Diffusion</b>	<b>PRESENTS + COFINANCEURS</b>														

# Compte-Rendu du Comité Technique n°7 du 27 septembre 2012

---

## Ordre du jour

- **Gouvernance**
  - Examen de l'Avenant à la Convention de financement n°1
  - Rappel des grandes étapes du projet
  - Rappel des principales décisions de la DM1
- **Compatibilité desserte / mixité**
  - Rappel desserte grandes lignes
  - Fonctionnalités liées aux choix de gares
  - Possibilité de réaliser une gare nouvelle à Rivesaltes
  - Scénarios de mixité étudiés
  - Rappel capacité résiduelle sur le corridor
  - Rappel mixité et infrastructures
  - Rappel mixité et LTN et gare à Narbonne
  - LNMP, LC et réchauffement climatique
- **Présentation des scénarios**
  - Compatibilité desserte / mixité
- **Scénarios « projet » à soumettre au COPIL n°6**

\* \* \*

## **1. Gouvernance**

### **1.1. Avenant à la Convention de financement n°1**

**M. BURTE, DREAL**, propose de faire le point sur l'avancée des délibérations, pour pouvoir mettre dans le circuit de signature l'avenant.

- CR Languedoc-Roussillon :	Délibération faite le 20 juillet 2012
- CG Aude :	en attente d'un appel de fond
- CG des Pyrénées-Orientales :	Délibération précédente autorise l'avenant n°1
- CA Montpellier :	Délibération faite le 19 juillet 2012 - <b>à transmettre</b>
- CA Hérault méditerranée :	Délibération faite le 27 juillet - <b>à transmettre</b>
- CA Béziers méditerranée :	Délibération faite le 28 juin 2012
- CA Grand Narbonne :	Délibération à venir d'ici fin novembre 2012
- CA Carcassonnais :	Délibération faite en juillet 2012 - <b>à transmettre</b>
- CA Perpignan méditerranée :	Délibération faite le 25 juin 2012 - <b>à transmettre</b>

### **1.2. Rappel des grandes étapes du projet (diapositives 2 et 3)**

**M. PARANT, RFF** rappelle la proposition de RFF de confirmer le COPIL décidant des gares et de la mixité en octobre et de tenir un COPIL choisissant le tracé à l'automne 2012.

**M. CHOPIN, DIT**, rappelle que la décision ministérielle de novembre 2011 prévoit que les résultats des études sur les gares et la mixité du projet sont attendus pour l'automne 2012. Ces résultats feront l'objet d'une décision ministérielle. Pour autant, il souligne que la décision sur le tracé interviendra postérieurement à cette DM.

**M. PARE, PMCA** annonce qu'une décision commune sur les gares, la mixité et le tracé serait plus aisée pour la compréhension globale du projet par les élus.

**M. PUJOL, CG Aude : Conseil général de l'Aude**, rappelle la position du Département pour le tracé médian, seule solution pour calmer les manifestations qui se font jour.

## Compte-Rendu du Comité Technique n°7 du 27 septembre 2012

---

**M. NURIT, CA Montpellier** affirme que la première thématique sur laquelle une décision doit être prise est la mixité, primant sur les gares et le tracé, une fois les hypothèses validées.

**M. MILLET, CA Hérault Méditerranée** indique qu'il serait intéressant de prendre des décisions globales sur l'ensemble des thématiques en question. L'acceptation du tracé est liée au choix sur la gare.

**M. PINET, CR Languedoc-Roussillon** précise que pour le Conseil régional, l'importance est que le projet se fasse. Il indique que les études ne sont pas terminées et l'objectif est 2017. Il faut, selon lui étayer le dossier et le projet pour lui donner de la maturité, et permettre des choix sur le fret, si choix il doit y avoir. Il faut muscler le discours, avant de prendre des engagements sur le fond, pour confirmer le caractère indispensable de ce dernier « maillon » sud-européen.

**M. BELLENGER, CG des Pyrénées-Orientales** tient une position proche de celle de la Région. Il réaffirme que le projet ne doit pas être reporté, et que la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan ne doit pas passer derrière les autres projets.

**M. PEREA, Le Grand Narbonne**, insiste sur la nécessité d'avoir une vision d'ensemble. Pour lui, l'importance est tout d'abord de connaître l'implantation de la gare nouvelle est ensuite, rapidement le tracé. Reporter les décisions sur les tracés ne semble pas cohérent avec la politique menée en amont. Il ne comprendrait pas qu'un report de la décision intervienne maintenant.

### 1.3. Rappel des principales décisions de la DM1 (diapositives 4 et 5)

**M. DEMUS, CR Languedoc-Roussillon**, indique que la DM1 mentionne que l'avis des transporteurs doit être demandé. Il s'enquiert de savoir si RFF l'a fait. ~~en demandant par exemple l'avis de la SNCF.~~

**M. CHOPIN, DIT**, souligne que ces avis sont bien à adresser au dossier qui sera remis au ministre.

**M. PARANT, RFF** indique que RFF est même allé plus loin que la simple demande d'avis, car RFF a confié une étude de chalandise des gares et de prévision de trafic à la SNCF. La SNCF, dans son étude arrive à des résultats similaires à ceux de RFF en termes de chalandise. Par contre à ce jour, la SNCF obtient des résultats différents de ceux de RFF en termes de prévisions de trafic voyageurs en gare. Pour elle, les scénarios avec les gares centres semblent disposer d'un potentiel de trafic en gare plus important que les scénarios avec deux gares nouvelles. Toutefois, RFF a identifié une erreur dans l'interprétation de l'offre à prendre en compte par la SNCF pour certains scénarios. Cette étude sera fournie à l'embles des cofinanceurs une fois réceptionnée puis validée par le maître d'ouvrage.

**M. DEMUS, CR Languedoc-Roussillon**, précise qu'il faudrait une réponse officielle de la SNCF et des autres transporteurs. Ce projet étant à dimension européenne, il est important d'avoir des avis formels d'entreprises ferroviaires qui n'ont pas les caractéristiques, visions commerciales et contraintes que la SNCF (RENFE, DB, Trenitalia,...).

**M. PINET, CR Languedoc-Roussillon** indique que le dossier n'est donc pas suffisamment étayé et demande pourquoi la SNCF n'a pas trouvé les mêmes résultats que RFF. Il revient sur le fait que l'ensemble des données du dossier doit être affichée et présentée en amont du COTECH, pour purger ce point avant transmission aux responsables politiques.

**M. PARANT, RFF** répond qu'il a connaissance du fait que la SNCF a présenté son analyse à la DREAL. Mais d'ores et déjà, RFF a constaté que SNCF ne prend pas en compte l'ensemble des trains ; cette erreur a été identifiée par RFF début août. RFF avait demandé à la SNCF de corriger ce point dès le 03/08. La note intermédiaire transmise par SNCF le 12/09 ne prend toujours pas en compte ces demandes de corrections. Il souligne que l'étude n'a pas été transmise aux collectivités jusqu'à ce jour car le rapport final n'a toujours pas été reçu par RFF. Il devrait être livré fin septembre.

# Compte-Rendu du Comité Technique n°7 du 27 septembre 2012

---

**M. BURTE, DREAL**, souligne que les éléments finaux devront être fournis à l'ensemble des partenaires pour que chacun puisse en prendre connaissance.

**M. PARE, PMCA** indique qu'il faudrait vérifier ces études, afin que le ministre ne se retrouve pas avec deux études contradictoires.

**M. PUJOL, CG Aude** fait remarquer que si les études ne sont pas bonnes, que les hypothèses de départ sont erronées, il faut solliciter la SNCF pour reprendre les études. Quoiqu'il en soit, le sujet des gares est mûr pour les responsables audois.

**M. PARANT, RFF** répond que la SNCF n'a pas souhaité reprendre son étude malgré la demande de RFF en date du 03/08/12. RFF relayera la demande des partenaires cofinanceurs.

**M. BURTE, DREAL**, souligne que la démonstration doit être claire et la méthode compréhensible. Ces études doivent être regardées et vérifiées pour que le dossier qui sera envoyé au Ministre soit cohérent.

**M. BEAUCHET, RFF** explique le processus de ces études et ajoute que la SNCF a informé RFF que le rapport final contiendra les mêmes résultats qu'annoncés en juillet.

**M. BELLENGER, CG des Pyrénées-Orientales** souhaite un seul avis cohérent de RFF et de la SNCF, sinon il indique que le dossier pourrait être en risque.

**M. NURIT, CA Montpellier** rappelle que cet aspect devrait pouvoir être géré sans trop de soucis, une fois les hypothèses validées. En effet, la SNCF ne peut pas refuser de reprendre ses études. Ce qui est plus inquiétant pour lui est la date très rapprochée du prochain COPIL et comment cet aspect y sera abordé.

Cette discussion le conforte dans le fait que, selon lui, le projet des gares nouvelles n'est pas assez mûr pour permettre une décision début octobre.

**M. PEREA, Le Grand Narbonne**, affirme que le projet des gares nouvelles a bien été étudié et qu'il est nécessaire de faire un choix rapidement.

## 2. Compatibilité desserte / mixité

### 2.1. Rappel desserte grandes lignes (diapositives 7 et 8)

**M. AESCHBACHER, PMCA** fait remarquer un changement à opérer sur la diapositive n°7. Il est très important de préciser qu'il s'agit ici de la desserte de Béziers et Narbonne et non celle de Perpignan.

### 2.2. Fonctionnalités liées aux choix de gares (diapositives 9 et 10)

Aucune intervention en séance sur ses diapositives.

### 2.3. Possibilité de réaliser une gare nouvelle à Rivesaltes (diapositives 11 et 12)

**M. PARE, PMCA** précise que certains élus de la Communauté d'Agglomération ne se contentent pas des éléments indiqués. Il demande comment faire prendre conscience que l'aspect environnemental est si prégnant. PMCA est pour conserver la gare centre comme la desserte TGV à l'horizon du projet. Mais il est important pour les élus de garder la possibilité de réaliser, à un horizon plus lointain, une gare nouvelle à Rivesaltes. Il demande d'apporter un éclairage, dans une vision à 50 ans, pour répondre à toutes ces questions, notamment la capacité ultime de la gare actuelle.

**M. BEAUCHET, RFF** rappelle les chiffres de fréquentation de la gare de Montpellier actuellement et des prévisions pour celle de Perpignan, pour montrer la marge disponible en terme de trafics voyageur.

## Compte-Rendu du Comité Technique n°7 du 27 septembre 2012

---

**M. BELLENGER, CG des Pyrénées-Orientales** souligne la stratégie du Conseil général de demander la ligne avant la gare nouvelle. Pour l'instant la gare TGV est celle du centre-ville. Mais les élus et la population gardent à l'esprit qu'il pourrait éventuellement dans le futur être créé une gare nouvelle.

**M. PARANT, RFF** répond que RFF a étudié plusieurs variantes de tracé dans l'ouest du camp Joffre dont une plus favorable vis à vis de l'environnement, comme le demande la loi du Grenelle. Or cette variante permet difficilement la réalisation d'une nouvelle halte à Rivesaltes. RFF souligne que les dossiers d'étude d'impact et de DUP montreront qu'il existe un tracé meilleur pour l'environnement, à un coût acceptable, qui permet difficilement la gare mais en même temps que cette gare attire moins de clientèle et va générer des investissements supplémentaires. Lors d'une réunion avec le service biodiversité de la DREAL tenue la semaine dernière, ce service a mis l'accent sur les très enjeux fort environnementaux du secteur (présence de l'alouette calandre ainsi que de nombreuses espèces floristiques protégées).

**M. BURTE, DREAL**, souligne qu'il convient de garder la variante de tracé qui offre la possibilité technique de réaliser une gare nouvelle à Rivesaltes.

### 2.4. Scénarios de mixité étudiés (diapositive 13)

Aucune intervention en séance sur ses diapositives.

### 2.5. Rappel capacité résiduelle sur le corridor (diapositives 14 à 16)

**M. DEMUS, CR Languedoc-Roussillon**, demande si RFF a obtenu des avis des professionnels du transport de fret français et européens sur les projections 2050.

**M. PARANT, RFF** indique que les résultats des études fret ont été présentés dans le cadre de l'atelier fret en octobre 2011. Les professionnels des modes routiers et ferroviaires y ont participé et ont pu émettre leurs avis (présentation et CR en ligne sur le site internet [www.lalignenouvelle.com](http://www.lalignenouvelle.com)). Par ailleurs, le COTECH de mai 2012 a présenté la synthèse de ces études.

**M. DEMUS, CR Languedoc-Roussillon**, s'interroge sur la prise en compte de la hausse du prix du pétrole, l'encadrement du transport de transit, les taxes « éco-environnementales »,.... Il indique qu'il est nécessaire de sortir des modèles « stéréotypés » des études RFF afin d'élargir le raisonnement sur la mixité de la ligne

**M. PINET, CR Languedoc-Roussillon** souligne qu'il est indispensable de prendre en compte les ports de la région. Il questionne RFF sur trois points :

- A quel horizon sont réalisées les hypothèses de trafic ?
- Comment prendre en compte la gestion du prix fluctuant du pétrole ?
- Quelle est la part de report modal du projet ?

Sur ce dernier point, il indique que les prévisions de RFF prévoient une part modale pour le ferroviaire de 19%, alors que dans les Alpes la part modale est de l'ordre de 25%. De plus à la frontière espagnole, la majorité du fret est du fret de transit. La part de report modal devrait donc être plus importante.

**M. CHOPIN, DIT**, indique que les premiers résultats des études d'actualisation des trafics de GPSO font remarquer un basculement du trafic transpyrénéen en faveur de la façade atlantique. Cette hypothèse est donc à garder à l'esprit. Il demande si les études LNMP ont été actualisées avec celles de GPSO.

**M. PARANT, RFF** précise que les hypothèses ont été calées avec la DIT dès 2010. Si une demande d'actualisation de la part de l'Etat intervenait, il est probable que les trafics le seraient à la baisse, compte tenu des résultats de l'enquête « transit 2010 » menée au Perthus (résultats publics en avril 2011).

## Compte-Rendu du Comité Technique n°7 du 27 septembre 2012

---

**M. NURIT, CA Montpellier**, fait remarquer que par rapport à la situation de référence avec le CNM, l'ensemble des chiffres LNMP sont faibles en termes de trafic fret à l'horizon 2050. Ces faibles prévisions pourraient discréditer le projet.

**M. PARANT, RFF** rappelle que s'agissant du trafic fret, les croissances doivent être accordées avec les indications du Ministère. S'agissant des trafics voyageurs, le projet LNMP est bien placé par rapport aux autres. En effet, il est prévu un gain d'environ 3 millions de voyageurs, ce qui correspond à la même fourchette que le projet Bordeaux-Toulouse.

**M. BEAUCHET, RFF** précise que le projet LNMP offre un gain de 3 millions de voyageurs soit +10%, ce qui est comparable au projet Bordeaux-Toulouse. Concernant le trafic fret, les éléments discriminant sont la distance et la vitesse : or les trains de fret rouleront à la même vitesse et sur une distance sensiblement équivalente de Montpellier à Perpignan ; donc la mixité ou non de la ligne n'a pas d'incidence sur le report modal, excepté sur la fiabilité des circulations. Ce qui compte, c'est la capacité du corridor, c'est-à-dire du doublet de ligne, à répondre à la demande en circulation fret.

**M. NURIT, CA Montpellier**, revient sur les prévisions « voyageurs » et rappelle que grâce au CNM la prévision est de doubler le nombre de voyageurs. Par contre pour LNMP, il s'agit d'une augmentation de l'ordre de 5 millions de voyageurs en 2050, ce qui ne représente pas une augmentation importante.

**M. DEMUS, CR Languedoc-Roussillon** estime que les études de RFF sont faites au « fil de l'eau » ; il demande si RFF a étudié la limite de la capacité résiduelle. Si la ligne est mixte jusqu'à Narbonne, jusqu'à quel report modal peut-on évoluer ?

**M. PARANT, RFF** précise que ces résultats ont été présentés lors des précédents comités techniques pour les horizons 2020 et 2050. Les résultats sont rappelés à la diapositive 16. Sur celle-ci on peut voir la présence de capacité résiduelle sur l'ensemble du corridor, quelque soit l'option de mixité de la ligne nouvelle. Cette capacité résiduelle est estimée entre 70 et 100 trains par jour en 2020.

**M. PUJOL, CG Aude** propose de rassurer les responsables politiques sur l'existence de capacité résiduelle, qui plus ait si la ligne classique venait à être déplacée le long de l'A9 (changement climatique).

**M. BURTE, DREAL** intervient en rappelant que l'objectif est de réaliser la ligne. En termes de report modal, il est toujours possible de discuter sur le choix du modèle qui ici est international et multimodal (fer, route, air, mer), avec des hypothèses ambitieuses. Il faut construire un projet raisonnablement ambitieux.

**M. PARANT, RFF** souligne que dans l'objectif de bien ficeler le dossier et pour le crédibiliser aux yeux du ministère, il convient de présenter dans le dossier ministériel des résultats raisonnables, basés sur un corpus d'hypothèses validées et partagées.

**M. CHOPIN, DIT**, confirme qu'il faut à minima disposer d'hypothèses partagées et réalistes.

**M. PINET, CR Languedoc-Roussillon** fait remarquer qu'il existe tout de même une réserve de capacité et que la part modale évaluée à 19% pourrait passer à 27%. Il faut donc afficher cette capacité du doublet de lignes.

**M. PETIT, RFF** indique qu'il faut rester vigilant sur ces interprétations, les volumes de marchandises par mode routier évoluant également.

### 2.6. Rappel mixité et infrastructures (diapositives 17 et 18)

**M. DEMUS, CR Languedoc-Roussillon** demande pourquoi RFF n'a pas étudié un scénario d'abaissement de vitesse entre Salses et Montredon compte tenu des contraintes géographiques.

## Compte-Rendu du Comité Technique n°7 du 27 septembre 2012

---

**M. PARANT, RFF** rappelle la décision ministérielle de novembre 2011 qui indique que RFF doit étudier une « *conception technique apte à 350 km/h sur l'ensemble du parcours* ».

**M. BURTE, DREAL** intervient pour rappeler que cette décision concernant la vitesse est issue du débat public, de la décision du Conseil d'administration de Réseau ferré de France puis de la Décision ministérielle de fin d'étape 1.

**M. DEMUS, CR Languedoc-Roussillon** indique que la population s'élève pour une baisse de la vitesse, il s'agit donc d'un sujet à aborder. Il demande à RFF comment le maître d'ouvrage compte-t-il expliquer son point de vue.

**M. PARANT, RFF** demande si pour le Conseil régional, cette décision de conception à 350 km/h doit-elle être remise en cause. En effet, une baisse de la vitesse engendrait une baisse de la clientèle, ce qui pourrait avoir comme conséquence de plus grandes difficultés de financement de la ligne nouvelle.

**M. PARE, PMCA** demande s'il est possible d'abaisser la vitesse uniquement sur certaines sections de la ligne nouvelle. Est-il possible d'avoir un éclairage sur les gains apportés par une diminution à 220 km/h de la vitesse ?

**M. PARANT, RFF** indique que la remise en cause de choix successivement pris risque de discréditer le projet, notamment la capacité à défendre des lignes directrices. Il questionne les partenaires pour savoir ce qu'ils désirent voir expliciter plus spécifiquement.

**M. BELLENGER, CG des Pyrénées-Orientales** répond qu'il suffit de présenter en quelques phrases pourquoi ce choix de la vitesse a été opéré, car le débat public n'est plus présent dans les mémoires.

**M. AESCHBACHER, PMCA** fait remarquer qu'il est nécessaire de se laisser des ouvertures pour la suite du projet. Il demande si l'on péjorerait le projet si la vitesse était dégradée à 220 km/h sur la section Salses / Roquefort.

**M. PARANT, RFF** indique que si l'on cède sur une partie du territoire, la même demande sera faite sur d'autres sections, et il sera compliqué de leur répondre par la positive.

**M. BELLENGER, CG des Pyrénées-Orientales** rappelle la problématique de Salses qui souhaite une ligne mixte pour désengorger la ligne classique des trains de fret qui passent dans son centre-ville.

**M. PARANT, RFF** fait remarquer que ce sujet est déjà géré par d'autres services de la direction régionale de RFF car il ne s'agit pas de problématiques concernant la ligne nouvelle mais bien la ligne classique.

**M. BURTE, DREAL** propose que soit mis en avant le fait que la mixité est synonyme de pentes plus faibles, ce qui est prédominant dans l'estimation des coûts du projet. Donc en abaissant la vitesse, il devrait y avoir peu de marge de manœuvre si l'on souhaite rester dans la zone de passage validée.

### 2.7. Rappel mixité et LTN et gare à Narbonne (diapositive 19)

**M. PARE, PMCA**, demande quel est le niveau d'étude de projet de liaison Toulouse-Narbonne.

**M. PARANT, RFF** indique que les études du projet Toulouse-Narbonne en sont au stade amont au débat public. C'est donc bien le projet Toulouse-Narbonne qui devra s'adapter au projet LNMP.

**M. DEMUS, CR Languedoc-Roussillon** demande si l'impossibilité de réaliser la mixité au sud de Narbonne est due à la vitesse de 350 km/h.

## Compte-Rendu du Comité Technique n°7 du 27 septembre 2012

---

**M. PARANT, RFF** répond que la mixité au sud de Narbonne est impossible à réaliser dans les scénarios gares centre et Narbonne Ouest à plat du fait de la nécessité de réaliser un tunnel au sud de Narbonne.

**M. PARE, PMCA**, indique que pour la présentation au COPIL du 8 octobre il faudra, sur les schémas, représenter ce tunnel.

### 2.8. LNMP, LC et réchauffement climatique (diapositive 20)

**M. PARE, PMCA**, fait remarquer que d'après la carte présentée, la ligne classique ne pourrait plus être utilisée entre Port la Nouvelle et Leucate. Dans l'hypothèse d'une mixité jusqu'à Narbonne de LNMP, les trains de fret seraient donc dans l'impossibilité de circuler au sud de Narbonne.

**M. BURTE, DREAL** intervient pour rappeler que ce phénomène de submersion marine est progressif et que RFF confortera la ligne classique avant que ceci ne puisse arriver.

**M. PARANT, RFF** souligne l'investissement régulier de RFF sur le réseau classique ; d'ici 2020 plus de 1 milliard d'euro sera engagé sur le maintien du réseau classique. A plus long terme, la ligne nouvelle seule ne pourrait quoiqu'il arrive supporter l'ensemble des circulations fret+TR+TAGV. De ce fait, il faudra soit protéger la ligne existante, soit construire une nouvelle « ligne classique » pour les trains régionaux et les trains de marchandises.

### 3. Présentation des scénarios (diapositives 22 à 25)

**M. PARE, PMCA**, indique qu'il est indispensable d'être vigilant par rapport au vocabulaire employé. Ainsi dans la présentation faite, il recommande d'inscrire que tous les scénarios permettent de réaliser une mixité dans la plaine du Roussillon.

**M. CHOPIN, DIT**, demande d'être prudent par rapport aux scénarios à exclure. Il se pose des questions par rapport à la proposition d'abandon par RFF des scénarios gares centre avec la mixité de Montpellier à Béziers ou de Montpellier à Nissan.

**M. PARANT, RFF** indique que le nombre de train pris en compte par la SNCF, identique à celui de RFF, est celui issue des études de capacité. Les scénarios « gares centres » génèrent donc moins de circulation et sont plus onéreux.

**M. CHOPIN, DIT**, fait remarquer que dans la comparaison des couts, l'ensemble des scénarios ne sont pas étudiés.

**M. PARANT, RFF** répond qu'il s'agit d'une démarche volontaire de la part de RFF afin de faciliter les choix à réaliser par le COPIL, l'ensemble des scénarios étant présenté dans le dossier ministériel de juin 2012.

**M. MILLET- CA Hérault Méditerranée** demande si le coût des rabattements vers la gare nouvelle de Béziers-Est est pris en compte, et si ce n'est pas le cas, il demande que ce soit chose faite.

**M. PARANT, RFF** répond que le coût des modes de rabattement routier n'est pas pris en compte dans les couts présentés. Agde continuera d'être desservie par des TGV dans sa gare. En plus, elle disposera d'environ 80 trains régionaux pour se rendre à la gare de Montpellier.

**M. MILLET- CA Hérault Méditerranée** précise sa demande, en évoquant la déviation de Cers.

**M. DEMUS, CR Languedoc-Roussillon** fait remarquer que par rapport au dossier ministériel d'étape 1, le cout des gares centre a doublé. Pourquoi ?

## Compte-Rendu du Comité Technique n°7 du 27 septembre 2012

---

**M. PARANT, RFF** explique que ce fait est lié à la précision des études. Ce travail inclut les coûts de réaménagement des gares centres réalisé en partenariat avec Gares et Connexion (SNCF). Il s'agit des investissements nécessaires a minima dans les gares centres (y. compris parking) si le projet ne prévoyait pas de gares nouvelles.

**M. PUJOL, CG de l'Aude** souhaite rappeler que la desserte par les « gares centres » est plus onéreuse que par des gares nouvelles, malgré l'investissement dans ses nouvelles gares.

**M. PARE, PMCA**, indique qu'il faut préciser dans la comparaison le périmètre de la mixité « de Béziers à Rivesaltes ».

**M. DEMUS, CR Languedoc-Roussillon** demande pourquoi il n'est pas présenté ici les différentiels de couts de Montpellier à Perpignan.

**M. NURIT, CA Montpellier** demande également d'indiquer que les prévisions de trafic le sont pour l'horizon 2020.

**M. PARANT, RFF** précise que le prochain COPIL portera sur le choix de la mixité et non des tracés. De ce fait, dans un souci de clarté, RFF présente des différentiels de coûts entre les sections pouvant être mixtes ou non mixtes, c'est-à-dire entre Béziers et Perpignan. Les différentiels de coûts entre Montpellier et Béziers sont uniquement liés au choix des tracés, donc non abordés à ce stade, conformément à la demande du ministère.

**M. PARE, PMCA**, demande si suivant les scénarios, et suivant un possible phasage, des investissements s'avèreraient « inutiles » suite à la mise en service de LTN et de celui de chaque raccordement.

**M Beauchet, RFF**, présente des cas concrets à partir des fiches « scénarios » et leur schéma.

#### 4. Scénarios « projet » à soumettre au COPIL n°6 (diapositive 42)

**M. DEMUS, CR Languedoc-Roussillon**, demande pourquoi un scénario avec une seule gare nouvelle a Nissan et la mixité jusqu'à Narbonne n'est pas proposé ? Concernant la mixité jusqu'à Narbonne, il comprend qu'elle n'intéresse que les flux vers Toulouse.

**M. PUJOL, CG Aude**, défend le principe d'un scénario avec deux gares nouvelles dont l'une dans l'ouest narbonnais et la mixité jusqu'à Narbonne pour assurer un by-pass pour les trains de fret.

**M. BURTE, DREAL**, fait remarquer que le choix qui devra être réalisé par le prochain COPIL porte sur le principe de desserte et non sur la localisation précise des gares.

**M. PEREA, Grand Narbonne**, indique qu'il est indispensable d'implanter une gare nouvelle à Narbonne. Le Grand Narbonne défendra cette création.

**M. PETIT, RFF**, souligne qu'en termes d'équité et de sécurisation pour de la phase d'enquête publique, il serait mal venu de ne pas proposer au choix à proposer du COPIL, la possibilité d'implanter une gare nouvelle à Nissan.

**M. PUJOL, CG Aude** propose de conserver comme choix à proposer au COPIL la création de deux gares nouvelle ainsi que la mixité jusqu'à Narbonne.

**M. PARANT, RFF**, précise que le by-pass de Narbonne n'a pas été proposé car son impact sur la ville de Narbonne est important en matière de bâtis (cf. schéma). Ainsi, il conviendrait de doubler le raccordement actuel Toulouse - Perpignan en lui ajoutant un saut de mouton sur la branche Toulouse Narbonne, et un autre sur la ligne Narbonne – Perpignan.

**Les acteurs audois** conviennent que cette solution n'est pas neutre pour la ville de Narbonne.

## Compte-Rendu du Comité Technique n°7 du 27 septembre 2012

---

**M. DEMUS, CR Languedoc-Roussillon** demande pourquoi RFF n'a pas conservé comme choix à proposer au COPIL la desserte par les gares centre.

**M. PARANT, RFF** répond que cette solution n'est défendue par aucun des partenaires cofinanceurs du projet. De plus desservir les gares centre implique de diriger les TAGV vers la ligne classique dès Béziers Est. Cette section de ligne classique verrait donc transiter la majorité des trains tous types confondus, résultat inverse de celui recherché avec la création de la ligne nouvelle. Enfin, la desserte par les gares centre est incompatible avec une mixité au sud de Narbonne. Le seul scénario gare centre pouvant avoir une certaine pertinence serait de combiner la desserte par les gares centres avec la mixité jusqu'à Narbonne. Cependant comme l'a indiqué le CRLR, cette mixité ne concernerait que les flux fret vers Toulouse.

**M. PINET, CR Languedoc-Roussillon** fait remarquer que le CESER a émis un avis favorable pour la desserte par les gares centre. Il serait donc intéressant de présenter l'analyse de cette option.

**M. PUJOL, CG Aude** demande que RFF explique pourquoi il propose de conserver uniquement ces 5 possibilités.

**M. PARANT, RFF** détaille et précise comment RFF a retenu les 5 scénarios (cf. diapositive suivantes). De plus, il précise qu'il semblait important pour RFF que ce COTECH puisse proposer un nombre limité de scénarios au COPIL.

**M. BURTE, DREAL** demande de la couleur vert clair soit appliqué aux scénarios écartés par le COTECH pour les différencier des 5 retenus pour le COPIL.

**M. PARANT, RFF** propose de faire un tour de table pour recueillir la position de chaque partenaire sur les scénarios à soumettre au COPIL et leur préférence en termes de desserte et de mixité.

**M. PINET, CR Languedoc-Roussillon** rappelle la position du Conseil régional qui est de faire aboutir le projet LNMP ; il indique ensuite que la Région ne porte aucun scénario en particulier.

**M. MAURAND, CA Béziers** porte la création d'une gare nouvelle à Béziers Est avec une gare complémentaire à Narbonne. Concernant la mixité, il indique qu'il serait intéressant d'amener cette mixité jusqu'à Perpignan. Toutefois, il n'est pas contre une mixité jusqu'à Nissan. Il tient à souligner que la mixité jusqu'à Béziers pourrait poser certaines problématiques notamment par rapport aux raccordements et leur emprise sur l'aire urbaine. Des mesures compensatoires seront donc à prévoir si cette solution était retenue.

**M. PUJOL, CG Aude** indique son soutien pour un scénario permettant la gare nouvelle à Narbonne Ouest et la mixité de la ligne la plus complète possible.

**M. PEREA, Grand Narbonne** se positionne pour une gare nouvelle à Narbonne et une à Béziers.

**M<sup>me</sup> UGEN, CA Carcassonnais**, soutient un scénario avec une gare nouvelle dans l'ouest narbonnais.

**M. PARE, PMCA**, souhaite un scénario de mixité complète, avec dans tous les cas une mixité de la plaine du Roussillon. Il n'émet pas de préférence sur la desserte.

**M. BELLENGER, CG des Pyrénées-Orientales** n'est contre aucune des 5 possibilités présentées.

**M. NURIT, CA Montpellier**, ne souhaite pas se prononcer sur le sujet des gares nouvelles.

**L'ASSEMBLEE** valide les 5 scénarios à présenter au Comité de pilotage du 8 octobre 2012.

**M. BURTE, DREAL** confirme donc que les 5 scénarios de gares nouvelles et de mixité proposés par RFF en diapositive 42 seront proposés au choix du COPIL du 8 octobre prochain.

\* \* \*