

Etudes Préalables à l'Enquête Publique

Compte-rendu du Comité Technique n°4

- 25 avril 2012 -

réunion du lieu n° / affaire	25 avril 2012 DREAL Languedoc Roussillon Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan	rédigé par le téléphone télécopie internet	E. PARANT 25/04/2012 04 99 53 25 49 04 99 52 21 80 edouard.parant@rff.fr
référence	étape 2 : gare nouvelle + mixité + conventions de financement		
Présents	DGITM/DIT/RFP1 M. Savane – Chargé de projet DREAL LR M. Burté – Chef de service transports M Odorico – Chargé de mission transport SGAR M. Urbino - Chargé de mission CONSEIL RÉGIONAL LR M. Levassort – Directeur transport M. Demus - Chargé de mission CA MONTPELLIER M. NURIT - Directeur Général Adjoint M. GOUMONT – Chargé de projet CA BÉZIERS MÉDITERRANÉE M. Maurand – Directeur général des Services Techniques M. Vincendet - Directeur aménagement M ^{elle} Vivier - Chef de projet prospective CA Hérault Méditerranée M. Millet - Directeur général Adjoint	CA Le Grand Narbonne M. Perea – Directeur général adjoint M. Seneque - Urbanisme CA PERPIGNAN MÉDITERRANÉE M. Paré – Directeur général adjoint M. Aeschbacher - Directeur mobilité CG 11 M. Degaeff - Chef de service CG 66 M. Bellenger - Directeur général Adjoint M. Leclercq - Directeur déplacements CA Carcassonne M ^{me} Uguen - Directrice Transports RFF M. Parant – Chef de mission M. Beauchet – Responsable études SE M ^{elle} Gibbe – Chargée de concertation	
Diffusion	PRÉSENTS + COFINANCEURS		

RFF LNMP - CR du Comité Technique n°4 du 25 avril

2012

Ordre du jour

- **Présentation de l'avancement des études**
 - Etudes de trafics « fret »
 - Etudes de trafics « voyageurs »
- **Conventions Financières**
 - Avenant à la convention financière « études »
 - Convention financière « foncier »
- **Planning**

1 - Présentation de l'avancement des études

1.1 - Etudes de trafic fret

Présentation

Bruno BEAUCHET commente le diaporama de présentation (diapositive de 4 à 28) :

- Situation de base (se reporter à la présentation de l'atelier Fret du 14 octobre 2011)
- Méthodologie (se reporter à l'envoi de RFF du 16 avril 2012 et au site internet) :
 - o Les données d'entrées et les sources sont rappelées – les études ont démarré en 2010.
 - o Le modèle prend en compte les 3 modes maritime, routier et ferroviaire
 - o Il a fait l'objet d'un audit de l'AE-CGEDD sur le projet GPSO
 - o 4 services d'autoroute ferroviaire et 5 d'autoroute maritime sont testés
 - o Pour l'AF, un test est réalisé entre une plate-forme sur Figueras et une sur Rivesaltes
- Prévisions de trafics « fret » en fonction de 5 scénarios (mixité intégrale ou partielle sur le linéaire)
- Principaux Résultats :
 - o Différence entre résultats « débat public » et « étude préalable à l'enquête » avec diminution du trafic et du nombre de trains / JOB. Nouveau référentiel, véritable modèle d'AF et gain de productivité fer (nombre de jour d'exploitation et remplissage des trains)
 - o Segmentation du trafic fret ferroviaire : 33 % conventionnel / 50 % combiné / 17 % AF
 - o Augmentation de la part modale de 6 à 10% pour le ferroviaire
 - o Le trafic intra régional n'est pas dans le domaine de pertinence du fer
 - o 2 corridors européens Nord-Sud (axes méditerranée et atlantique) et 1 axe national Est-Ouest (Toulouse Narbonne)
 - o AF : plateforme de Figeras a un potentiel plus important que Rivesaltes (12 AR/jour)
 - o AM : 2Mt de potentiel, 50 % sur Barcelone gène, 0% sur Barcelone Marseille
 - o Ferroviaire : le combiné est le seul vrai concurrent de la route – en région, tout dépendra de la stratégie des acteurs politiques locaux

Questions :

M. LEVASSORT, Conseil régional Languedoc-Roussillon : La Région souhaite être destinataire de l'ensemble des livrables. Cette demande avait déjà été faite auparavant et elle n'a pas été honorée.

Lors du dernier Comité de pilotage du 14 mars dernier, l'importance du principe de mixité a été rappelée par le Président de Région ; il est donc nécessaire de faire remonter l'ensemble des arguments concernant cette thématique et que les services techniques des différentes collectivités puissent se faire leur opinion.

RFF LNMP - CR du Comité Technique n°4 du 25 avril

2012

M. LEVASSORT souligne que les modèles proposés « ne font que prolonger les tendances existantes » et déplore que le maître d'ouvrage ne réalise que « des prévisions au fil de l'eau », alors que l'Etat a avancé l'objectif de 25% de part modale pour le fer.

Il informe que le modèle présenté en séance ne semble pas prendre pas en compte les projets sur « Tanger Méd » et son impact sur la rive nord de la Méditerranée, notamment en LR.

M. LEVASSORT s'interroge sur un éventuel parti pris du maître d'ouvrage sur la mixité partielle de la ligne nouvelle.

M. BURTE, DREAL, intervient pour confirmer qu'il n'y a pas d'orientation ni de parti pris concernant la mixité, le but du comité technique étant de recueillir les diverses observations sur la base des études du maître d'ouvrage.

M. PEREA, Le Grand Narbonne, rebondit sur le manque de perspectives apportées par RFF, notamment par rapport au port de Port la Nouvelle qui représente un investissement de plus de 200M€. La plateforme de Rivesaltes pourrait être plus pertinente si Port la Nouvelle se développe.

M. PARE, Perpignan Méditerranée Agglomération, souhaite que RFF apporte un éclairage ou une comparaison avec ce qui est constaté sur d'autres frontières.

M. BEAUCHET, RFF, revient sur le modèle de trafic utilisé et insiste sur le fait que compte tenu des croissances 2010-2020 présentées, il ne peut s'agir de prévisions au fil de l'eau. En effet, le fret ferroviaire a décliné ces dernières années et les résultats présentés ce jour prévoient une nette évolution en 8 ans, de 60 circulations fret aujourd'hui à 140 en 2020. Les résultats mettent en évidence au contraire une rupture de tendance.

Les résultats montrent que la part du fret ferroviaire serait de 10% en 2020 en Languedoc-Roussillon (sur l'ensemble des trois segments de flux en incluant le trafic intra régional qui ne se reportera jamais sur le mode ferroviaire). Cependant au niveau du passage transpyrénéen du Perthus, la part modale du fer serait de 23% en 2020. Ces résultats se rapprochent donc des objectifs du Grenelle de l'environnement. Dans les Alpes, les résultats d'Alpinfo montrent qu'en 2010, la part du ferroviaire à Modane était de 26% (34% au Brenner entre l'Autriche et l'Italie).

M. PARE, Perpignan Méditerranée Agglomération, demande quelles sont les évolutions après 2020.

M. PARANT, RFF, répond que RFF présentera les évolutions de trafics au-delà de 2020. Cependant le nombre de circulations en Languedoc-Roussillon dépendra également de la capacité des réseaux ferroviaires de part et d'autre de la région et en particulier en Catalogne.

M. PARE, Perpignan Méditerranée Agglomération, fait remarquer que les flux dominants viennent d'Espagne. Il demande si la réalisation du 3^{ème} rail sur la ligne classique entre Figueras et Port Bou a été prise en compte. M Paré voudrait savoir quelle est l'incidence d'un 3^{ème} rail sur le trafic en gare centre de Perpignan.

M. PARANT, RFF, précise que cela a été testé dans le cadre des études de trafic fret et pourrait être présenté lors du prochain COTECH.

M. GOUMONT, Montpellier Agglomération estime que la présentation des données au niveau régional à l'horizon 2020 ne se situe pas à la hauteur de l'enjeu pour une infrastructure qui s'intègre sur des liaisons ferroviaires à l'échelle européenne et dont la durée de vie dépasse le siècle.

M. PARANT, RFF, n'est pas en accord sur ce point ; il rappelle que le modèle n'est pas régional mais transnational, puisqu'il prend en compte les différents flux européens, notamment espagnols, sur les axes méditerranéen et atlantique, en concurrence avec le mode maritime vers l'Italie.

RFF LNMP - CR du Comité Technique n°4 du 25 avril

2012

M. LEVASSORT, Conseil régional Languedoc-Roussillon, tient à rappeler l'importance grandissante de Tanger Med. Un débat public va bientôt avoir lieu sur Port La Nouvelle (prévision de doubler les flux), et ce hub risque de modifier le paysager maritime des ports méditerranéen.

M. PEREA, Le Grand Narbonne, a besoin d'éléments de réponses à apporter aux élus, notamment par rapport au goulot d'étranglement dans les Pyrénées.

RFF LNMP - CR du Comité Technique n°4 du 25 avril

2012

M. PARANT, RFF, précise qu'en Catalogne, il y aura un doublet de ligne avec une ligne à grande vitesse mixte ne disposant pas de voies d'évitement dynamique et d'une ligne classique à écartement ibérique et pour des convois de 450 m maximum. En complément il ne faut pas oublier qu'en période de maintenance de nuit, ce doublet de ligne aurait une capacité fortement réduite (une des deux voies de TP ferro serait fermée la nuit pour la maintenance dans le tunnel).

M. BEAUCHET, RFF explique que l'étude de trafic a été menée hors contrainte de capacité. Ainsi les résultats expriment un potentiel de trafic fret.

Dans les études, un test a été mené avec la réalisation d'un 3^{ème} rail entre Figueras et Port Bou. Les résultats montrent que même avec le coût du péage de la concession, les entreprises ferroviaires sont plus intéressées pour passer par la ligne nouvelle (le tunnel et son péage).

En complément, RFF a développé un modèle maritime pour les flux entre l'Europe et l'Asie. Ce modèle prend en compte les coûts maritime pour un conteneur venant d'Asie et allant dans chacun des ports de la Méditerranée de l'ouest et du « range nord » (Le Havre, Anvers, Rotterdam) – différentiation entre Hub et feeder. Pour certains ports en Méditerranée, par exemple Sète, les conteneurs nécessiteront un transbordement dans un hub méditerranéen (Gioia Tauro, Marsaxlokk, Algerciras ou Tanger Méd) augmentant ainsi les coûts d'acheminement. En outre les ports du nord disposent du transport fluvial (barges) qui permet de réduire les coûts. Au nord d'une ligne Lyon-Toulouse, les ports du nord restent les plus performants (y compris en Italie du Nord malgré le port de Gênes).

Cette étude sur les flux maritimes en méditerranée sera intégrée dans le rapport final.

M. PEREA, Le Grand Narbonne, précise que le transport fluvial est lent et que le temps de parcours est un élément important.

M. BEAUCHET, RFF, précise que le coût est l'élément prioritaire pour les clients et que la priorité des entreprises est d'avoir des garanties sur la date de livraison ; ensuite elles organisent leur chaîne logistique et leur production en fonction.

Présentation du diaporama du débat public concernant les flux maritimes en Méditerranée.

M. PARE, Perpignan Méditerranée Agglomération, les explications du maître d'ouvrage nécessitent des précisions : il faudrait montrer les résultats selon plusieurs hypothèses : par exemple les effets avec et sans mise à écartement européen de la ligne Figueras-Port Bou et également avoir les tendances au-delà de 2020.

Pour que les décideurs puissent faire des choix il faut des exemples explicites et synthétiques.

M. BURTE, DREAL, note qu'il serait intéressant de donner les tendances à 20 ans.

M SENEQUE, Le Grand Narbonne, demande si à l'horizon 2050, il peut être envisagé que l'Espagne prévoit la réalisation d'une autre solution s'il existe des contraintes sur son réseau ?

M. BURTE, DREAL, indique qu'il faut se poser des limites en matière de futures infrastructures et le cadre pris par RFF basé sur les projets actuellement au « grenelle » semble cohérent. Il conclue que le rapport fret sera à diffuser mi-mai. Il serait également intéressant de montrer que des éléments confortent le modèle.

1.2 - Etudes de trafics « voyageurs »

Bruno BEAUCHET commente le diaporama de présentation (diapositive de 29 à 47) :

- Situation de base
- Méthodologie
- Scénarios étudiés :
 - o Desserte par les gares centre existantes
 - o Création d'une gare nouvelle (Béziers est ou Nissan, ou Narbonne ouest)

RFF LNMP - CR du Comité Technique n°4 du 25 avril

2012

- Création de 2 gares nouvelles (Béziers est et Narbonne ouest)
- Prévisions de trafics voyageurs

RFF LNMP - CR du Comité Technique n°4 du 25 avril

2012

Questions :

M. NURIT, Montpellier agglomération, demande quelle est la différence du coût d'un raccordement par rapport à celui d'une gare nouvelle.

M. PARANT, RFF, précise que les coûts d'une section de ligne nouvelle varient de 20 à 30 M€/km hors tunnel et viaduc. Pour un raccordement, il augmente avec les interventions sur la ligne existante qui nécessitent des travaux sous circulation. En moyenne, un raccordement fait de 3 à 5 km. Pour une gare, on peut retenir en première approche 65 à 80 M€, pour une configuration classique.

M. NURIT, Montpellier Agglomération, demande quelle est l'utilité du raccordement A, celui de la Castelle, qui permet de réaliser les trajets Montpellier St Roch vers Béziers centre par rapport à celui de St Brès inversé. Il souligne que les schémas proposés sont très clairs.

M. PARANT, RFF, répond qu'il pourrait servir pour de futures dessertes inter cité, tel Montpellier Béziers, et surtout en mode dégradé pour sécuriser l'exploitation (sortir un train de fret).

M. LEVASSORT, Conseil régional Languedoc-Roussillon, fait remarquer qu'il faudrait connaître pour chaque scénario, sa consistance physique (raccordements...) ainsi que les fonctionnalités possibles ou pas.

M. PEREA, Le Grand Narbonne, indique que le maître d'ouvrage dans sa présentation annonce que la gare nouvelle de Béziers permet la desserte de Narbonne centre mais que l'inverse n'est pas possible. Il demande des explications à ce sujet.

M. PARANT, RFF, explique que le raccordement de Narbonne Ouest vers Béziers centre se fait au sud du hameau de Péries, donc en zone inondable (dans les basses plaines de l'Aude). Il avait été étudié en étape 1 puis abandonné dans la décision ministérielle de fin d'étape 1 ; ^par ailleurs, aucun trafic n'avait été jugé suffisant pour le justifier. Par contre, le raccordement permettant de relier Béziers-Est vers Narbonne centre pourrait être réalisé au nord de Péries, hors zone inondable, y compris pour du fret.

M. AESCHBACHER, Perpignan Méditerranée Agglomération, demande combien de trains s'arrêteraient à Perpignan et combien de trains continueraient vers Barcelone.

M. PARANT, RFF, précise que cela va être détaillé dans la diapositive n°42.

M. MILLET, Communauté d'agglomération Hérault Méditerranée, demande au maître d'ouvrage d'expliquer la manière dont la demande de desserte voyageur est prise en compte, notamment pour Agde. Comment les personnes qui vont à Agde gèreront leur transfert de Béziers-Est vers Agde.

M. GOUMONT, Montpellier Agglomération, pose la même question pour Sète.

M. PARANT, RFF, confirme que les gares d'Agde et Sète continueront d'être desservies par des TGV empruntant la ligne classique à partir de Montpellier. Ils pourront également bénéficier d'un renforcement de la desserte des trains régionaux opérés par l'AOT CRLR (80 TER/jour).

M. MILLET, Communauté d'agglomération Hérault Méditerranée, demande à ce que plus de prospective soit établi car les 8 TGV n'ont pas la même influence que les trains régionaux. De même il souhaite avoir des précisions sur la prise en compte du trafic estival.

M. PARANT, RFF, précise que des enquêtes ont été menées en période estivale pour mieux appréhender les trafics estivaux dans la région. Ces éléments ont été pris en compte dans les études. Toutefois les résultats présentés correspondent à des circulations pour un jour annuel

RFF LNMP - CR du Comité Technique n°4 du 25 avril

2012

moyen. Une compagnie ferroviaire peut prévoir un renforcement de cette offre en période estivale pour répondre à des besoins spécifiques comme par exemple à Agde.

M. LEVASSORT, Conseil régional Languedoc-Roussillon, fait remarquer que l'AOT régionale n'a pas vocation à compenser par une offre nouvelle la suppression de trains grandes lignes relevant de l'Etat ou de transporteurs aux risques et périls.

M. NURIT, Montpellier Agglomération remarque, d'après les données présentées sur la diapositive 38, que les gains de fréquentation en gare s'expliquent essentiellement par le Contournement de Nîmes et de Montpellier (CNM). Or, la Liaison Toulouse Narbonne (LTN), influente, n'est pas intégrée, alors que la liaison vers Bordeaux est de plus en plus stratégique. Il convient donc de développer une réflexion afin, d'une part, de prendre en compte l'ensemble des trains interrégionaux desservant le bassin méditerranéen, de Barcelone à Marseille et Lyon ; et d'autre part, de projeter l'ensemble de ces liaisons au-delà de 2020, soit, vers 2050.

M. PARANT, RFF, confirme que ce sont surtout les utilisateurs des liaisons interrégionales qui bénéficieront de l'effet LNMP, plus que les liaisons vers Paris (dites « radiales »).

M. PEREA, Le Grand Narbonne, déplore que LTN ne soit toujours pas pris en compte dans les études LNMP.

M. PARANT, RFF, précise qu'une réunion a été proposée au Grand Narbonne pour expliquer pourquoi les trafics induits par le projet LTN ne sont pas pris en compte dans le projet LNMP. Cependant, à l'avenir il pourra être ajouté un slide présentant les résultats des études LTN.

M. PARE, Perpignan Méditerranée Agglomération, propose de mettre en avant, à la diapositive n°38, le gain de trafic induit par le CNM. Il se demande également si le projet LNMP est bien opportun à la vue d'un si faible delta de trafic. Un éclairage sur 2050 sera intéressant.

M. BEAUCHET, RFF, explique que l'augmentation de trafic affichée entre 2008 et 2020 n'est pas seulement due à la mise en service du CNM ; il convient également de prendre en considération l'évolution du trafic liée non seulement au CNM, mais surtout à la réalisation de Figueras - Barcelone et du projet Bordeaux - Toulouse (GPSO).

M. MILLET, Communauté d'agglomération Hérault Méditerranée, demande quelle est la méthode pour apprécier les détournés du mode aérien.

M. BEAUCHET, RFF explique que RFF a acheté une base de données aérienne afin de mieux connaître l'offre actuelle et les prix aériens correspondant. Ainsi, en prenant en considération des hypothèses d'évolution de l'offre et des prix, il est possible de tester pour certains déplacements la concurrence entre les modes aérien et ferroviaire. Il est démontré que pour des trajets en trains supérieurs à 3 heures, l'avion reste compétitif par rapport au train. Pour les villes entre Montpellier et Perpignan, peu de concurrence modale existe puisque l'offre aérienne est essentiellement celle du low cost vers l'Europe du nord et l'Afrique du nord.

M. DEMUS, Conseil régional Languedoc-Roussillon, demande des explications sur la diapositive n°40 et la différence de 1 million de voyageurs entre gare centre et gare nouvelle.

M. PARANT, RFF, explique que la différence provient d'un périmètre plus vaste dans le cas de création de gare, une gare nouvelle permettant dans ce cas d'étendre la zone de chalandise.

M. NURIT, Montpellier Agglomération, remarque que les gains en terme de trafic sont relativement faibles en regard du scénario "gares centres", ce qui interroge l'opportunité d'un tel investissement.

M. BEAUCHET, RFF explique que les gains de trafics sont de mêmes ordres de grandeur que ceux des autres projets étudiés par RFF (environ +10% de trafics voyageurs), tel que Bordeaux - Toulouse ou la liaison Toulouse - Narbonne.

RFF LNMP - CR du Comité Technique n°4 du 25 avril

2012

2 - Conventions Financières

2.1 - Avenant à la convention financière « études »

Se reporter aux diapositives n°45 et 46 de la présentation.

M. BURTE, DREAL, présente l'avenant à la convention financière n°1 suite à l'intégration du Conseil général de l'Aude (50% Etat+RFF et 50 % Collectivités). L'avenant est distribué en réunion. L'ensemble des collectivités est invité à délibérer avant le COFIL du 13 juillet 2012.

M. DEGAEFF, Conseil Général de l'Aude, indique qu'il transmettra les éléments à sa collectivité territoriale.

2.2 - Convention financière « foncier »

Se reporter à la diapositive n°47 de la présentation. Tableau de bord des mises en demeure d'acquiescer (70) et projet de convention distribués en séance.

M. PARANT, RFF, rappelle que depuis 2008 et la fin de la précédente convention (25 % RFF / 75 % Etat), RFF assume seul le portage des acquisitions sur le PIG de 2000.

M. LEVASSORT, Conseil régional Languedoc-Roussillon, considère que l'anticipation des acquisitions foncières est une bonne chose mais souhaite que l'Etat en assure le portage car le projet n'a pas encore fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP), celle-ci ne devant intervenir que dans 4 ans.

M. DEGAEFF, Conseil Général de l'Aude, ajoute qu'il est nécessaire de prendre en compte la probabilité d'une DUP défavorable. Dans cette hypothèse comment les collectivités justifieraient-elles leurs engagements financiers ?

M. PEREA, Le Grand Narbonne, s'interroge sur le bien fondé de laisser tomber l'ensemble du projet d'intérêt général (PIG) sur le linéaire de la LNMP.

M. BURTE, DREAL, note la réticence des collectivités à participer à l'achat des terrains gelés par le PIG, pour autant, il note que certains dossiers pourraient être traités au cas par cas.

M. PARANT, RFF met en garde les collectivités sur le message qui sera alors transmis aux habitants et à la profession agricole si RFF doit laisser tombé les emplacements réservés. Cela sera perçu comme un abandon du projet et une forte frustration est à craindre de la part des personnes ayant dû subir 10 ou 15 ans de désagréments ; surtout si dans deux ans, le projet part en enquête publique. A titre d'exemple, nombre de terrains sur le secteur de la gare à Nissan sont concernés.

M. NURIT, Montpellier Agglomération, propose que soient regardés les chiffres des droits de délaissement en zone constructible, et d'identifier les secteurs où un vrai risque existe. Il demande s'il existe des ER en zone urbaine.

M. MAURAND, Béziers Agglomération propose de recourir à l'Etablissement Public Foncier Régional (EPFR).

3 - Planning

3.1 - Planning de gouvernance et de concertation

RFF LNMP - CR du Comité Technique n°4 du 25 avril

2012

M^{elle} GIBBE, RFF, présente les dates des prochaines réunions de concertation et de gouvernance en séance.

3.2 - Planning de production des dossiers ministériels

Les dates des prochaines échéances de production des dossiers ministériels sont présentées en séance. RFF attend les dossiers des collectivités (Béziers et Narbonne) pour le 6 juin 2012 pour intégration et envoi aux partenaires (objectif du COTECH n°6 au 27 juin 2012).

M. BEAUCHET, RFF demande à ce que les remarques et observations des collectivités sur les sommaires lui soient retournées pour le 3 mai 2012.

Les sommaires des dossiers ministériels « gares » et « mixité » sont distribués en séance.

Conclusion

M. BURTE, DREAL, conclue la séance et donne rendez-vous aux participants au prochain comité technique n°5 en date du 30 mai 2012. Horaire et lieu seront précisés ultérieurement.