

## Etudes Préalables à l'Enquête Publique

### Compte-rendu du Comité Technique n°5

- 30 mai 2012 -

#### Présents

##### **DGITM/DIT/RFP1**

M. Cadoul - Chef de bureau

##### **DREAL LR**

M. Burté - Chef de service transports

M Odorico - Chargé de mission transport

##### **SGAR**

M. Urbino - Chargé de mission

##### **CONSEIL RÉGIONAL LR**

M. Demus - Chargé de mission

##### **CA MONTPELLIER**

M. Goumont - Chargé de projet

##### **CA BÉZIERS MÉDITERRANÉE**

M. Maurand - Directeur général des Services Techniques  
M<sup>elle</sup> Vivier - Chef de projet prospective

##### **CA Hérault Méditerranée**

M<sup>me</sup> ? - Directeur général Adjoint

##### **CA Le Grand Narbonne**

M. Sénèque - Urbanisme

##### **CA PERPIGNAN MÉDITERRANÉE**

M. Paré - Directeur général adjoint

M. Aeschbacher - Directeur mobilité

##### **CG 11**

M. Degaëff - Chef de service

##### **CG 66**

M. Thibault - Directeur déplacements

##### **CA Carcassonne**

Excusés

##### **RFF**

M. Petit - Directeur

M. Parant - Chef de mission

M. Beauchet - Responsable études SE

M. Alarden - Responsable technique

M<sup>elle</sup> Gibbe - Chargée de concertation

M. Hantz - Chargé environnement

M. Péan - Administratif et financier

#### Diffusion

PRÉSENTS + COFINANCEURS

## Ordre du jour

- **Gouvernance**
  - COTECH et COPIL
  - Avenant à la Convention de financement n°1
  - Calendrier des choix tracé / renouvellement PIG
  - Convention de financement « foncière » et mandat d'acquisitions foncières sur la DUP Etat dans les Pyrénées-Orientales
- **Concertation**
  - Ateliers et commissions consultatives
  - Réunions publiques
- **Avancement des études**
  - Trafics
  - Capacité exploitation
  - Gares nouvelles

## 1. **Gouvernance**

### 1.1. **COTECH et COPIL** - Diapositive 3

Le compte-rendu du COTECH n°4 est validé en séance.

### 1.2. **Avenant à la CFi n°1** - Diapositive 4

**M. BURTE, DREAL**, annonce que le projet d'avenant vise à intégrer la participation du CG 11. Il s'agit de diminuer la part du financement de la Région. Cet avenant ne modifie pas la participation des collectivités.

**M. SENEQUE, Le Grand Narbonne**, indique la réticence des élus de la communauté d'agglomération au principe d'une redistribution des participations financières au titre de la convention de financement au seul Conseil régional, suite à la réintégration du Conseil général de l'Aude. Le Grand Narbonne ne partage pas modalités de financement qui sont proposées. Pour plus de précision, il invite les partenaires à contacter M. PEREA.

**M. BURTE, DREAL** rappelle qu'il ne s'agit pas de redistribuer, mais de rééquilibrer la répartition entre Conseil régional et autres collectivités, le CR LR ayant accepté dans un premier temps de se substituer au CG11 ; la part des autres collectivités reste donc identique et la participation du CR LR égale celles des CG et CA, soit 25 %. M. BURTE est surpris par cette demande.

Un point est fait sur l'avancée des délibérations :

- CA de Béziers : Les délibérations sont prévues en juin
- CA de Perpignan : Les délibérations auront lieu le 25 juin
- CA Narbonne : arrêt momentané de la procédure
- CA Montpellier : Les délibérations auront lieu au cours de l'été
- CG 11: Les délibérations auront lieu au cours de l'été
- CR : Les délibérations auront lieu au cours de l'été

**M. PARE, Perpignan Méditerranée Agglomération**, souhaite connaître la date de lancement de la consultation formelle des acteurs, suite au choix du COPIL du 13 juillet 2012

**M. BURTE, DREAL** annonce que cette consultation débutera aux alentours de fin juillet pour s'achever mi-septembre, sous réserve qu'un choix soit bien pris lors du COPIL n°5.

### 1.3. Calendrier des choix tracé / renouvellement PIG - Diapositive 5

**M. PETIT, RFF** souhaite attirer l'attention sur le calendrier des études et leur validation car cela interfère avec la thématique foncière, et plus particulièrement le Projet d'Intérêt Général. En effet, les arrêtés préfectoraux, d'une validité de 3 ans, devraient être renouveler fin 2012. Or à cette échéance, RFF aura déjà présenté un dossier pour retenir un tracé.

**M. PARE, Perpignan Méditerranée Agglomération**, demande combien de temps faut-il pour réaliser un dossier de PIG.

**M. BURTE, DREAL** précise que concernant le PIG, il peut se poser deux questions en fonction de l'avancement de la concertation : celui du renouvellement du PIG ou celui de son abandon.

**M. PARANT, RFF**, explique qu'il s'agit d'une procédure longue car ceci suppose de redémontrer l'intérêt général du projet. En terme calendaire, il explique qu'il serait plus intéressant de renouveler le PIG.

**M. PARE, Perpignan Méditerranée Agglomération**, demande si le PIG intègre un fort linéaire du futur tracé.

**M. PARANT, RFF**, répond qu'à l'heure actuelle aucune certitude sur le tracé n'est acquise. Certes la zone de passage préférentielle intègre 95% du PIG, mais plusieurs variantes ont été présentées en février 2012 aux élus et il semble que le choix de la variante ne puisse s'opérer avant la décision ministérielle sur les gares et la mixité. Il est à craindre qu'un choix sur le tracé, validé par le ministère, n'intervienne postérieurement à la fin 2012.

**M. BURTE, DREAL** affirme qu'il est plus aisé de renouveler le PIG et que cette solution est à privilégier.

**M. PARANT, RFF**, soulève la question de l'interaction entre le PIG actuel et un éventuel nouveau PIG en attendant l'ouverture de l'enquête publique. Il pourrait être délicat de confirmer un tracé vieux de 15 ans pour en imposer un nouveau quelques mois plus tard aux maires.

**M. DEGAEFF, Conseil Général de l'Aude** demande s'il existe des interfaces avec le planning des études si un nouveau PIG doit être établi et quels sont les impacts engendrés par l'établissement d'un nouveau PIG en matière de calendrier, de coûts, de délais ?

**M. PARANT, RFF**, répond par la négative ; mais une incidence sur le coût du projet est probable. D'une part, il serait à craindre une accélération des mises en demeure d'acquiescer sur le PIG actuel et d'autre part des surcoûts à terme si les maires tardaient à mettre en conformité leur documents d'urbanisme, en laissant par exemple construire sur les futures emprises.

**M. PARE, Perpignan Méditerranée Agglomération**, propose alors de réaliser un nouveau PIG et d'annuler l'ancien.

**M. BURTE, DREAL** acte que cette question sera ré-abordée à l'automne, lorsqu'une vision plus claire sur les tracés sera possible.

### 1.4. CFI foncière et mandat foncier sur la DUP Etat (PO) - Diapositive 6

#### 1.4.1 CFI foncière

**M. PETIT, RFF**, rappelle qu'un projet de convention a été proposé aux partenaires lors du précédent COTECH. Depuis 2008, les acquisitions sur le PIG sont entièrement financées sur fond propre par RFF. Aucune stratégie foncière ne peut donc être mise en œuvre.

**M. PARE, Perpignan Méditerranée Agglomération**, indique que, concernant une convention foncière, l'EPFR Languedoc-Roussillon et la SAFER, via la taxe spéciale d'équipement, pourraient contribuer au portage foncier.

**M. BURTE, DREAL** signale que l'EPF Régional est plus tourné vers l'acquisition de terrains pour des logements sociaux. Il faudrait se renseigner s'ils peuvent élargir leur champ d'action.

**M. URBINO, SGAR**, répond que la préfecture prendra contact avec le Président de l'EPFR et fera suivre les informations à RFF.

(La direction de l'EPF Languedoc-Roussillon, interrogée postérieurement au COTECH a fait savoir qu'il n'est pas possible que l'établissement intervienne pour faire de l'anticipation foncière dans le cadre d'un projet d'infrastructure, le décret de création de l'EPF ne le prévoyant pas.)

**M. PARANT, RFF**, souligne l'intérêt de la profession agricole pour la mise en place de réserves foncières ; c'est le message qu'elle a adressé voici quinze jours lors de l'atelier agri-viticole.

#### 1.4.2 Mandat d'acquisitions foncières sur la DUP Etat (PO)

**M. PARANT, RFF**, rappelle que la DUP « Etat » sur les communes du Soler et de Toulouges est tombée en octobre 2011. Or la commune du Soler va réviser son PLU.

**M. AESCHBACHER, Perpignan Méditerranée Agglomération**, évoque une réunion entre les personnes publiques associées. A cette occasion, PMCA a demandé le maintien des emplacements réservés.

**M. BURTE, DREAL**, indique qu'il est effectivement nécessaire de préserver le couloir de LNMP sur ses communes. La DDTM 66 devrait adresser un courrier pour conserver lesdits emplacements réservés. A cette occasion, l'Etat souhaiterait que le nouveau bénéficiaire des ER soit RFF. Une convention de mandat doit dans ce cas être mise en œuvre.

## 2. Concertation

### 2.1 Ateliers, commissions consultatives et réunions publiques - *Diapositives 8 à 11*

**M. SENEQUE, Le Grand Narbonne**, demande à qui s'adressent les ateliers de concertation ?

**M<sup>elle</sup> GIBBE, RFF**, répond que les ateliers sont destinés aux experts et aux associations qualifiées dans les thématiques abordées en ateliers. Les commissions consultatives sont réservées aux élus du territoire.

**M. PARE, Perpignan Méditerranée Agglomération**, indique qu'il existe aussi des spécialistes dans les collectivités, et qu'ils souhaiteraient connaître la teneur des ateliers.

**M<sup>elle</sup> GIBBE, RFF**, explique que les collectivités ne sont pas invitées à tous les ateliers pour ne pas trop les solliciter. Pour autant, il est possible dorénavant d'inviter les partenaires à l'ensemble des ateliers.

**M. BURTE, DREAL** demande qu'à minima l'ensemble des membres du COTECH soient informés de la tenue des ateliers.

**M. PARANT, RFF** indique que ceci a été fait lors du COPIL du 14 mars dernier.

**M. PETIT, RFF** souhaite aborder la question de la Communauté de communes de La Domitienne. Lors du prochain COPIL, qui traitera notamment des possibles implantations de gares nouvelles, il paraîtrait non équitable que La Domitienne ne puisse pas s'exprimer devant le COPIL. En effet, Le Grand Narbonne et la Communauté d'agglomération de Béziers pourront eux s'exprimer, étant membre de ce comité de pilotage.

RFF propose donc que la préfecture puisse inviter la Communauté de commune à présenter son dossier afin d'éviter des vices de forme susceptibles d'entacher la procédure d'enquête publique.

**M. PARANT, RFF**, indique que le COPIL pourrait se tenir en deux temps : premièrement, une présentation des trois projets (avec la Communauté de communes de La Domitienne) puis un temps de décision entre cofinanceurs (sans Communauté de communes de La Domitienne).

**M. CADOUL, DIT**, donne son accord sur le dispositif.

L'assemblée n'a pas d'objection de principe à cette proposition mais demande à consulter ses élus respectifs avant validation. Un retour sera fait pour le prochain comité technique.

### 3. Avancement des études

#### 3.1. Etudes de trafics - Diapositives 13 à 16

**M. DEGAEFF, Conseil Général de l'Aude** indique qu'il a bien téléchargé le rapport transmis par RFF le 16/05/12 en amont de ce COTECH. Pour autant, les chiffres indiqués dans ce rapport pour la Liaison Toulouse-Narbonne ne sont pas les mêmes que ceux présentés aujourd'hui.

**M. BEAUCHET, RFF**, répond qu'il présente aujourd'hui les derniers résultats de LTN ; ce sont les chiffres fournis après le 16/05/12 par l'équipe projet RFF de Toulouse-Narbonne.

**M. DEMUS, Conseil régional Languedoc-Roussillon**, demande si la montée en puissance de Tanger Med, le port de Port la Nouvelle et celui de Sète ont bien été pris en compte pour les prévisions de trafic 2050.

**M. BEAUCHET, RFF**, répond que ces ports ont bien été pris en considération dans le modèle, comme l'indique la méthode décrite dans le dossier qui a été envoyé pour le COTECH n°4.

**M. GOUMONT, Montpellier Agglomération**, rappelle que Montpellier Agglomération avait demandé que les prévisions de trafic en 2050 soient présentées dans le même tableau que celui du Comité Technique précédent afin de mieux comparer les situations actuelle, de référence, en 2020 et 2050 pour chaque scénario, et de mesurer ainsi l'apport attendu du projet.

**M. BEAUCHET, RFF**, répond que ces chiffres sont bien dans le rapport (p.118). Il propose à M. GOUMONT de le contacter par mail pour plus d'information, si nécessaire.

**M. CADOULK, DIT**, s'étonne que l'accent soit aussi fortement mis sur des prévisions à un horizon si lointain, à savoir 2050.

**M. PARANT, RFF**, souligne qu'il s'agit en premier lieu de pouvoir respecter les référentiels nationaux, notamment pour les calculs socio-économiques ; il s'agit de plus de démontrer que le projet répond aux objectifs à sa mise en service et au-delà ; ce point a souvent été évoqué par les décideurs publics régionaux.

#### 3.2. Etudes de capacité et d'exploitation - Diapositives 18 à 30

**M. PARE, Perpignan Méditerranée Agglomération**, demande si les résultats présentés prennent en compte la circulation des trains dans les deux sens.

**M. BEAUCHET, RFF**, répond que l'étude a été menée pour chacun des sens de circulations.

**M. PARE, Perpignan Méditerranée Agglomération**, indique qu'il n'est pas possible de comparer le scénario de mixité complète avec les autres scénarios, car les autres peuvent se combiner.

**M. BEAUCHET, RFF**, répond qu'il est vrai que les scénarios de mixité de Montpellier à Narbonne et de Narbonne à Perpignan peuvent se combiner. Toutefois la capacité résiduelle est estimée par section (Montpellier-Narbonne et Narbonne-Perpignan). Elle est basée sur la capacité de faire circuler un train de fret de Nîmes à Perpignan ou de Nîmes à Carcassonne. Cette présentation permet de voir les résultats des différents scénarios séparément.

**M. BURTE, DREAL**, demande des renseignements sur les coûts.

**M. PARANT, RFF**, répond que ces éléments sont en cours d'étude et qu'ils seront bien présentés dans le dossier finalisé. Mais ils ne devraient pas remettre en cause les orientations du dossier d'étape 1.

**M. PARE, Perpignan Méditerranée Agglomération**, demande des éclairages sur les hypothèses de répartitions des flux fret, notamment du côté espagnol entre Port Bou et la Concession.

**M. BEAUCHET, RFF**, annonce que la majeure partie des flux fret viendraient de la concession TP Ferro. Selon les études, passer par la concession resterait avantageux pour des transporteurs. Cela a fait l'objet d'une analyse spécifique qui est détaillée dans le rapport transmis le 16/05/12.

**M. PARE, Perpignan Méditerranée Agglomération**, reprend cette explication et indique qu'il entend au vu des explications que la plus part des trains de fret proviendraient de la ligne nouvelle car la majorité des acteurs passeraient par la concession plutôt que par la ligne Cerbère / Port Bou, malgré la problématique des pentes.

**M. BEAUCHET, RFF**, répond que les études de trafics menées dans le cadre de la ligne nouvelle Montpellier Perpignan sont cohérentes avec les études menées par la Généralité de Catalogne.

**M. MAURAND, Béziers Méditerranée**, indique qu'il est ici présenté des schémas avec ou sans gares, mais que ceci ne se traduit pas en terme d'estimation de la capacité résiduelle.

**M. BEAUCHET, RFF**, répond que ces deux scénarios, avec ou sans gare nouvelle, apporte une capacité résiduelle à peu près équivalente. Cependant celle-ci ne serait pas disponible sur la même ligne suivant le choix sur les gares. Avec des gares nouvelles, la capacité résiduelle pour le fret sera en majorité sur la ligne existante ; sans gare nouvelle, la capacité résiduelle sera essentiellement sur la ligne nouvelle (car une majorité de trains grandes lignes circuleront sur la ligne existante pour desservir les gares centres. Donc une baisse de capacité sur ligne nouvelle entraîne plus de trains sur ligne classique.

**M. SENEQUE, Le Grand Narbonne**, demande combien de scénarios combinés RFF a étudié.

**M. BEAUCHET, RFF**, a étudié cinq scénarios de desserte et cinq scénarios de mixité. Au final l'étude de capacité a porté sur une combinaison de dix scénarios.

**M. SENEQUE, Le Grand Narbonne**, demande de pouvoir disposer des schémas identifiant les raccordements fret et / ou voyageurs.

**M. PARANT, RFF**, répond que ces schémas seront fournis dans le rapport, pour le COPIL du 13 juillet.

**M. PARE, Perpignan Méditerranée Agglomération**, précise que dans le scénario de mixité, il n'est pas fait mention de l'incidence des gares nouvelles.

**M. BEAUCHET, RFF**, répond ce point sera détaillé dans les dossiers ministériels « desserte des territoires » et « mixité de la ligne nouvelle ».

**M. MAURAND, Béziers Méditerranée** demande pourquoi, dans le scénario avec une gare nouvelle à Béziers Est, il n'est pas présenté de raccordement avec la ligne actuelle en gare nouvelle.

**M. BEAUCHET, RFF**, explique que la présentation faite à l'instant ne porte que sur les scénarios de mixité et donc pas les dessertes. Concernant la création d'une gare à Béziers Est, un raccordement est bien étudié par RFF (dévoisement de la ligne classique sur 8 km ou antenne).

### 3.3. Etudes « gares nouvelles » - Diapositives 32 à 53

**M. MAURAND, Béziers Méditerranée**, fait remarquer que la rivière indiquée à la diapositive 36 n'est pas l'Ardaillou, mais l'Acacia. Il demande que le nom soit changé dans la présentation.

**M. SENEQUE, Le Grand Narbonne**, a interrogé les services de l'Etat sur la possibilité de réaliser une gare nouvelle à Montredon des Corbières sur le site qui se trouve sur une zone inondable selon le PPRI. Selon les services de l'Etat, il n'est pas incompatible de réaliser un équipement public dans cette zone.

**M. PARANT, RFF**, attend une réponse écrite de la DDTM 11 sur la possibilité de réalisation d'une gare nouvelle sur ce site.

**M. DEMUS, Conseil régional Languedoc-Roussillon**, demande quels sont les éléments de comparaison disponibles concernant les différentes gares nouvelles.

**M. BEAUCHET, RFF**, indique que les prévisions de trafic et le nombre d'arrêt en gare peuvent être un bon indicateur. La fréquentation globale du territoire Biterrois-Narbonnais est également important, de même que l'enveloppe des investissements nécessaires qui en plus des gares (nouvelles ou actuelles à réaménager), doit intégrer les raccordements. L'évolutivité du scénario de desserte est également important. Ces éléments sont pour partie disponibles dans le rapport transmis le 16/05/12. Le dossier « desserte » le complètera. Un éclairage est disponible sur l'opportunité d'une halte nouvelle à Rivesaltes.

**M. PARE, Perpignan Méditerranée Agglomération**, fait remarquer que dans les présentations faites lors du débat public, il avait l'impression que les surfaces des sites de gares étaient plus grandes (avec notamment les besoins pour les parkings extérieurs)

**M. PARANT, RFF**, précise que les surfaces indiquées ici sont des surfaces utiles ; de plus lors du débat public les études présentées étaient celles de la SNCF.

## 4. Questions diverses / planning

**M. DEMUS, Conseil régional Languedoc-Roussillon**, demande si l'assemblée a connaissance de projets ferroviaires prioritaires et si la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan en fait partie.

**M. CADOUL, DIT**, annonce qu'il n'a pas de consigne précise à l'heure actuelle. Pour autant, il explique que tout ce qui augmentera le coût du projet pourra faire ralentir son planning de réalisation.

**M. BURTE, DREAL**, souligne donc l'importance des éclairages financiers à venir.

**M. PARE, Perpignan Méditerranée Agglomération**, émet la possibilité d'une participation de l'Union Européenne au financement du projet.

**M. CADOUL, DIT**, précise que l'Etat est en accord avec la recherche de financement européen, mais qu'il n'est pas aisé de les obtenir.

**M. MAURAND, Béziers Méditerranée**, souhaite obtenir un calendrier des versements des appels de fonds.

**M. PETIT, RFF**, indique que le planning est inchangé par rapport à ce qui a été annoncé au COPIL du 14 mars.

**M. PARE, Perpignan Méditerranée Agglomération**, demande une échéance concernant des éléments de réponse sur la gare Rivesaltes.

**M. PARANT, RFF**, assure que ces éléments seront disponibles dans le dossier ministériel « desserte ».

**M. DEMUS, Conseil régional Languedoc-Roussillon**, demande si d'ici le COPIL du 13 juillet, les collectivités disposeront d'éléments chiffrés.

**M. PARANT, RFF**, répond que des éclairages seront fournis, mais qu'il convient de stabiliser les coûts avant toute décision.

**M. BURTE, DREAL**, conclue la séance et annonce les prochaines échéances :

- Envoi des dossiers « projet urbain » par les collectivités à RFF pour alimenter le dossier « desserte », avant le 6 juin
- envoi par RFF des dossiers « dessertes » et « mixité » pour le COTECH du 27 juin (10 jours avant)
- envoi de l'avenant à la CFI n°1 en version informatique aux partenaires par la DREAL
- COTECH n°5 le 27 juin