

Compte-rendu

ATELIER PHASAGE

Jeudi 9 avril 2015 – Montpellier



Début de la réunion à 9h30 en présence de 41 personnes.

NOM	PRENOM	FONCTION	ORGANISME
ABRIC	Didier	Directeur Général	CCIT de Béziers / St Pons
AESCHBACHER	Jacques	Directeur Mobilité	Perpignan Méditerranée
ALEXANDRE	Olivier	Chef de service	DDTM 34
ARTIS	Louis-Jean	Président	TGV Développement LR
ASSIE	Thierry	Chargé d'affaire	SNCF Infra
AUGER	Claude	Président	Energie TGV
BALLESTER	Bernard	Président	CCIT de Narbonne
BARBANCON	Ninon	Stagiaire	Le Grand Narbonne
BATAILLON	Isabelle	Chef de projet	Perpignan Méditerranée
BELLENGER	Denis	Directeur Général Adjoint	CD 66
BOISSEAU	Eric	Représentant	FNAUT LR
BURTE	Patrick	Chef du Service Transport	DREAL LR
CASELLA	Jean-Claude	Direction des grands projets	SNCF
CHATEL	Jean-François	Directeur	CCIT de Narbonne
CORNEE	Christian	Directeur Action Territoriale	CCIT de Montpellier
DEGAEFF	Jean-Pierre	Chargé de mission mobilité	CD 11
DUTTO	Mélanie	Ingénieure	INGEROP
GALY	Daniel	Président	CCIT de Béziers
GIVA	Guy	Président	CESER LR
GOMEZ	José	Membre	CESER LR
GOUMONT	Thomas	Chargé de projet	Montpellier Méditerranée Métropole
GRANDJACQUET	Louis	Président	TGV Sud Territoires-Environnement
HAEGELI	Didier	Directeur des Transports	Carcassonne Agglomération
HERAIL	Jean-Roch	DGA	Le Grand Narbonne
HERNANDEZ	Thomas	Directeur Adjoint	EIC LR

HOULES	Laurent	Chef du Service Infrastructures	Région Midi-Pyrénées
JOHO	Paul	Chargé de projets	DGITM
MAURAND	Jacques	DGST	Béziers Méditerranée
MICHEL	Cyril	Adjoint Service Aménagement	DDTM 66
MILLET	Denis	DGA	Hérault Méditerranée
ODORICO	Hervé	Chargé de mission	DREAL LR
PRAT	Laure	DGA	CD 11
PUIG	Rafael	Directeur	FERRMED
QUETIN	François	Direction des grands projets	SNCF
ROVIRA	Josep Maria		Energie TGV
RUDEAU	Maximilien	Chef de service	Région Languedoc-Roussillon
SENEQUE	Pierre	Responsable urbanisme	Le Grand Narbonne
SISO VASQUEZ	José Maria		Energie TGV
URBINO	Alex	Chargé de mission	Préfecture LR
VETTER	Marc	Directeur Adjoint	DDTM 11
VINCENDET	Christian	Directeur de l'aménagement	Béziers Méditerranée

Les intervenants de SNCF Réseau :

PARANT	Edouard	Chef de mission	SNCF Réseau
GIBBE	Anne-Lise	Chargée de concertation	SNCF Réseau
BEAUCHET	Bruno	Responsable des études générales	SNCF Réseau
ALADERN	Nicolas	Responsable des études techniques	SNCF Réseau
DESSAGNE	Alain	Directeur	KFH
FERRER	Jérémy	Chargé de projets	KFH

Les intervenants extérieurs pour un retour d'expérience :

COUSQUER	Yves	Ex médiateur LGV PACA
COMBES	Alain	Ex Chef de mission LGV Rhin Rhône
JOURNET	Marcel	Ex Chef de mission LGV Est Européenne

Le garant de la concertation :

RICHER	Jean-Pierre	Garant de la concertation
---------------	-------------	---------------------------

Déroulé de la réunion :

(Le matin)

1. LE PHASAGE, POURQUOI ?

- Le contexte de financement des lignes nouvelles en France.
- Le phasage des projets de lignes nouvelles : retours d'expériences.

(L'après-midi)

2. LE PHASAGE, COMMENT ?

- Principes et modalités d'un éventuel phasage du projet LNMP et scénarios.
- Quelle position afficher au prochain COPIL.

La lecture du présent compte-rendu est facilitée grâce aux diaporamas présentés en réunion. Le diaporama, ainsi que ce compte-rendu, sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com dans la rubrique Documents.

1^{ERE} PARTIE : LE PHASAGE, POURQUOI ?

INTRODUCTION

Alain Dessagne - KFH : Présente le déroulé de l'atelier et les intervenants. Explique que l'objectif de l'atelier est d'engager une démarche permettant de définir le type de phasage souhaité pour la LNMP en vue du COPIL du mois de juin prochain.

Edouard Parant - SNCF Réseau : Remercie les personnes présentes. Explique que pour cet atelier, SNCF Réseau a souhaité donner la parole à des intervenants ayant été confrontés aux mêmes réflexions sur des projets de lignes nouvelles.

1. LE CONTEXTE DE FINANCEMENT DES LIGNES NOUVELLES EN FRANCE

Edouard Parant - SNCF Réseau : Explique le contexte de financement des lignes nouvelles, le rapport Mobilité 21, ses quatre axes principaux et sa vingtaine de recommandations pour l'amélioration de la performance d'ensemble du système ferroviaire français (slide 4).

Edouard Parant - SNCF Réseau : Présente les priorités données par le rapport Mobilité 21 (slide 5).

Edouard Parant - SNCF Réseau : Présente le mécanisme de financement au niveau européen, explique qu'il faut être en mesure de présenter aux autorités un projet qui bénéficie à l'Europe pour prétendre à une subvention. Annonce qu'une rencontre a eu lieu entre la Région Languedoc-Roussillon et Jean-Claude Juncker, le Président de la Commission européenne (slides 6, 7 et 8).

2. LE PHASAGE DES PROJETS DE LIGNES NOUVELLES : RETOURS D'EXPERIENCES

LA LGV SUD EUROPE ATLANTIQUE (SEA) - slides 11 à 15

Edouard Parant – SNCF Réseau : Présente le projet SEA : un projet uniquement voyageur de très grande vitesse confié à un partenaire privé : LISEA (Vinci), qui sera mis en service en fin d'année 2017 avec un contrat en concession. La moitié du financement est apporté par un partenaire privé et l'autre moitié par la puissance publique. Compte tenu de la longueur du projet (300km) les études ont été phasées afin de définir les besoins prioritaires qui s'avèrent être le tronçon Bordeaux – Angoulême (1ere DUP). Pour les travaux (montage en concession) le plan de financement a conclu que pour être rentable il fallait réaliser la ligne en une seule fois. La LGV SEA est l'exemple d'un projet phasé pour les études puis réalisé en entier après le tour de table financier.

LA LGV BRETAGNE PAYS DE LOIRE (BPL) - slides 16 à 20

Edouard Parant – SNCF Réseau : Présente le projet BPL et son financement. Souligne que c'est un projet qui ressemble à celui de LNMP (distance, très grande vitesse et petite section mixte). Explique que c'est un projet prévu sans gare nouvelle, qui utilise les gares existantes en créant huit raccordements. Il offre donc de nombreuses possibilités de phasage. Précise toutefois que le projet est réalisé en une seule fois car lors de la recherche de cofinancements, les partenaires publics ont apporté les fonds nécessaires. Souligne que le mérite de la réalisation de ce projet en une seule fois revient aux Bretons qui ont réussi à le défendre dans un large consensus.

LA LGV EST EUROPEENNE (EE) - slides 21 à 28

Marcel Journet : Présente le projet de LGV EE : 406 km de ligne nouvelle pour contribuer à la magistrale Est - Ouest permettant de relier la France, l'Allemagne et l'Autriche. Le projet est prévu pour être mis en service en deux phases entre Paris et Strasbourg : une 1ere phase de 300 km (Vaires – Beaudrecourt) et une 2ème phase de 106 km (Beaudrecourt – Strasbourg). Cependant, la décision prise en 1993 actant la réalisation de la première phase a provoqué un tollé des collectivités alsaciennes qui financent le projet et

qui ne le voient pas arriver jusqu'à chez elles. Six années supplémentaires d'études avec notamment la mission Brossier – Blanc ont permis de réfléchir à 9 scénarios de phasage différents à chaque point d'intersection entre la ligne nouvelle et le réseau existant. Objectif : minimiser le recours au financement public et améliorer la rentabilité du projet. Le résultat des études a prouvé que n'importe quel phasage était moins rentable que la réalisation du projet entier. En janvier 1999, après la mission Fenoyl, le phasage Vaires – Beaudrecourt initialement prévu en 1993 est acté.

Alain Dessagne - KFH : Souligne que le projet a perdu 6 ans en études complémentaires pour aboutir à la décision prévue initialement.

Marcel Journet : Ajoute que l'important dans la conduite d'un projet de ligne nouvelle c'est d'aboutir à un consensus avec les collectivités qui financent pour que toutes soient gagnantes.

Alain Dessagne - KFH : Résume l'intervention de Marcel Journet en tirant deux enseignements pour les projets de lignes nouvelles : un consensus collectif et un phasage au meilleur gain.

LGV RHIN RHONE - slides 29 à 33

Alain Combes : Présente le projet de LGV Rhin - Rhône qui a la particularité d'être né phasé avec trois branches en étoile : Est, Ouest et Sud. Précise que les trois branches n'en sont pas aux mêmes stades d'avancement : pour la branche Est, la DUP a été actée en 2001, la branche Ouest est restée au stade des études d'avant projet et la branche Sud a fait l'objet du premier débat public ferroviaire en France en 2000, avec pour le moment aucune décision prise quant à la mixité ou non de la ligne. Concernant la branche Est, Dijon – Mulhouse de 150 km, l'objectif était de trouver un compromis entre une réduction des investissements à réaliser et l'intérêt du projet. Cette branche a une fonctionnalité double : Sud – Nord en reliant la vallée du Rhône à celle du Rhin et Est – Ouest en reliant la région Parisienne. Les études pour le phasage de la branche Est consistait à trouver les endroits où la ligne nouvelle passait à proximité du réseau existant. La décision s'est finalement portée sur la réalisation en phase 1 du tronçon Auxonne – Petite Croix, puis en phase 2 la finalisation du tracé en réalisant les tronçons Genlis – Auxonne d'un côté et Petite Croix – Mulhouse de l'autre. Les cofinanceurs (3 Régions et les collectivités locales) n'ont pas eu de difficulté à s'entendre sur ce scénario de phasage. La Région Alsace, concernée par le tronçon réalisé en phase 2 a compris qu'elle ne finançait pas des kilomètres de rails mais des minutes gagnées. La phase 1 est en service depuis 2011, les deux parties de la phase deux n'ont pour le moment pas de date et ne font pas partie des projets prioritaires de la commission mobilité 21.

Edouard Parant - SNCF Réseau : Ajoute que ce projet est financé par l'Europe mais également par la Suisse.

Alain Combes : Précise que la contribution Suisse est modeste. Ajoute que pour qu'un projet ait le maximum de chances d'aboutir il faut deux conditions majeures : un consensus des élus représentant les collectivités qui cofinancent le projet, quel que soit le bord politique, et passer avant les autres projets.

Edouard Parant - SNCF Réseau : Souligne que cela rejoint le consensus breton évoqué pour le projet LGV BPL.

LN PROVENCE CÔTE D'AZUR (LN PCA)

Yves Cousquer : Présente le projet, le débat public de 2005, les études complémentaires menées pendant deux ans pour étudier un tracé direct depuis Aix-en-Provence jusqu'au Var et un tracé par les métropoles du littoral. Explique que début 2009, les élus Niçois se sont positionnés sur un tracé direct provoquant l'opposition des élus Aixois et son arrivée sur le projet en 2009 sollicité par Jean-Louis Borloo pour une mission de médiation consistant en l'animation d'un secrétariat permanent. Après un mois et demi de mission et un travail de mise à niveau des connaissances des élus, une base de consensus a émergée pour le tracé passant par les métropoles du littoral. Cet épisode a conduit à une décision ministérielle et l'engagement de la première phase d'études préalables. En janvier 2013, suite à la commission Mobilité 21 et au regard du coût important du projet, une proposition de phasage est faite en COPIL. Aujourd'hui, le projet est au stade de la 2^{ème} phase des études préalables, qui devraient aboutir en 2016 à une enquête d'utilité publique.

Eric Boisseau - FNAUT LR : Demande des précisions concernant le rapport coût du projet / minutes gagnées, et l'amélioration de la fiabilité du réseau pour la traversée souterraine de Marseille jusqu'à Aubagne.

Yves Cousquer : Précise le coût du projet au niveau de Marseille : 2,5 milliards d'euros pour le tunnel sous Marseille et 800 millions d'euros pour la gare. Explique que le gain de temps est estimé à 10/15min pour les TGV. Ajoute que le projet permettra d'éviter le rebroussement des trains en gare St-Charles et permettra de créer de nouveaux services à l'échelle de la métropole.

Eric Boisseau - FNAUT LR : Souligne que des disfonctionnements existent sur St-Charles concernant les TER et qu'un projet à 2,5 milliards d'euros pour un gain de temps de 15min est insuffisant si il n'y a pas d'effort conséquent réalisé pour fiabiliser les circulations des TER.

Yves Cousquer : Répond qu'un scénario intermédiaire serait effectivement intéressant en attendant la réalisation du projet d'ici 10/15 ans. Souligne la difficulté de rationaliser des installations existantes tout en menant les travaux d'un nouveau projet.

Louis Grandjacquet - TGV Sud Territoire Environnement : Demande des précisions quant à la mise à niveau de la connaissance des élus sur le projet de LN PCA.

Yves Cousquer : Explique que les élus ont principalement compris que le projet ne verrait jamais le jour si aucun consensus ne se dégageait.

Laure Prat - CD11 : Remercie les intervenants pour leurs témoignages. Retient que le consensus politique semble être la condition principale d'aboutissement d'un projet et pour cela, au regard de la future grande région, demande à ce que les représentants de la Région Midi-Pyrénées soient désormais associés au projet.

Edouard Parant - SNCF Réseau : Répond que les représentants de la Région Midi-Pyrénées ont été invités et qu'ils sont présents aujourd'hui.

Alain Dessagne - KFH : Ajoute que SNCF Réseau a invité à cet atelier la Région Midi-Pyrénées, le Conseil départemental de Haute-Garonne, et Toulouse Métropole.

Laure Prat - CD11 : Demande comment SNCF Réseau appréhende l'avis défavorable récemment rendu pour la ligne Bordeaux-Toulouse. Et comment ils allaient répondre aux collectivités qui demandent un remboursement.

Edouard Parant - SNCF Réseau : Explique que la commission a fait remonter à l'Etat le désaccord entre les élus, les prévisions de trafic et l'aspect « monobloc » du projet. Répond qu'il n'a pas d'avis à émettre concernant le management du projet et son devenir.

Paul Joho – DGITM : Répond que l'avis de la commission d'enquête n'arrête pas forcément le projet.

Laurent Houles - Région Midi-Pyrénées : Remercie SNCF Réseau pour l'invitation. Souligne l'importance du consensus politique autour des projets et précise qu'un communiqué de presse commun a été rédigé par l'ensemble des collectivités pour rappeler la nécessité du projet Bordeaux – Toulouse suite à l'avis non conforme récemment rendu. Ajoute que le financement du projet SEA n'est pas bouclé et qu'un protocole de garanties permet aux collectivités engagées de conditionner leur paiement et non leur financement. Conclue que le protocole de garantie est un bon outil pour permettre de fédérer les collectivités.

Yves Cousquer : Souligne que dans l'évolution actuelle de l'organisation territoriale il est nécessaire que la Région s'affirme comme le principal financeur parmi les collectivités locales.

Christian Cornee - CCIT Montpellier : Regrette la durée des projets d'aménagements et demande si un phasage du projet de LNMP permettra d'accélérer celui-ci.

Edouard Parant - SNCF Réseau : Explique que le phasage est lié au financement et doit être appréhendé comme une manière de mettre en œuvre le projet. Rappelle que la question du financement est celle qui prend le plus de temps.

Marcel Journet : Ajoute que concernant la LGV EE, les montants étaient tels que le projet se trouvait dans une impasse.

Alain Combes : Explique, concernant le projet de LGV Rhin-Rhône, que les collectivités étaient porteuses du projet et que le financement n'a pas posé de problème.

Yves Cousquer : Ajoute que dans la mesure où les projets s'étalent dans le temps il est nécessaire d'avoir des financeurs leaders.

Denis Bellanger - CD66 : Demande si le phasage doit être une solution pour différer des décisions sur des tronçons jugés sensibles.

Marcel Journet : Explique que concernant la LGV EE, la première phase comprenait les acquisitions foncières pour la suite. La DUP portait sur l'ensemble du projet.

Yves Cousquer : Ajoute que l'on peut arriver à des phasages incomplets dans lesquels on ne prévoit pas suffisamment d'études pour les phases ultérieures. Souligne qu'il y a des limites à la rigueur budgétaire quand celle-ci conduit à grever un projet pour ses phases suivantes.

Marcel Journet : Rappelle que les études environnementales et socio-économiques portent sur l'ensemble du projet et que de ce fait, il n'est pas possible de traiter ultérieurement les problèmes liés aux phases suivantes.

Edouard Parant - SNCF Réseau : Remercie les intervenants.

2^{EME} PARTIE : LE PHASAGE, COMMENT ?

1. PRINCIPES ET MODALITES D'UN EVENTUEL PHASAGE DU PROJET LNMP ET SCENARIOS.

Edouard Parant - SNCF Réseau : Explique le programme de l'après-midi : présentation d'éléments pédagogiques permettant de comprendre les différentes options de phasage, puis présentation des options étudiées pour le projet de LNMP. Rappelle les objectifs du projet et la décision ministérielle (slide 4) et présente les trois principales règles pour un phasage réussi : assurer une connexion au réseau existant, faire en sorte que le service réponde aux objectifs du projet et veiller à un rapport coût / bénéfice cohérent (slide 6).

Alain Combes : Ajoute que des sous-questions se posent concernant les raccordements : allons-nous réaliser des raccordements définitifs, provisoires ou transformables en raccordements de secours ?

Edouard Parant - SNCF Réseau : Présente les points d'intersection entre la LNMP et la ligne nouvelle. Précise que dans la plaine du Roussillon, au Nord de Perpignan, il n'y a pas d'intersection mais que la proximité des deux lignes rend possible un raccordement (slide 7).

Edouard Parant - SNCF Réseau : Présente un exemple de phasage non pertinent : la section Béziers Est – Narbonne Ouest (slide 8).

Jacques Maurand - Béziers Méditerranée : Demande combien coûterait ce tronçon Béziers Est – Narbonne Ouest.

Edouard Parant - SNCF Réseau : Explique qu'il ne dispose pas du chiffrage précis à ce stade mais que la traversée de la plaine de l'Aude est la plus chère au kilomètre avec beaucoup d'ouvrages d'art alors que ce phasage n'apporte pas de gain de temps de parcours compte tenu du faible linéaire et une desserte dégradée par rapport au projet global.

Edouard Parant - SNCF Réseau : Présente le « serpent de charges » des missions ferroviaires sur l'axe littoral du Languedoc-Roussillon et explique qu'un phasage non pertinent serait de commencer par la plaine du Roussillon, là où le trafic et donc la demande est le plus faible (slide 9).

Eric Boissau - FNAUT LR : Demande des précisions concernant les chiffres de circulation sur la ligne actuelle.

Bruno Beauchet - SNCF Réseau : Répond que ces données de circulations de trains de fret, de TGV, d'intercités et de TER correspondent à un jour représentatif (Jour Ouvrable de Base) de janvier 2015.

Edouard Parant - SNCF Réseau : Rappelle la décision ministérielle qui impose d'étudier un phasage du projet à partir de Montpellier (slide 10). Précise que SNCF Réseau doit toutefois être en mesure de répondre à d'autres possibilités.

Edouard Parant - SNCF Réseau : Présente les deux familles de scénarios de phasage : géographique et fonctionnel (slide 11).

Edouard Parant - SNCF Réseau : Présente un exemple de scénario géographique en 4 phases (slides 13 à 16).

Edouard Parant - SNCF Réseau : Présente un exemple de scénario fonctionnel tout voyageur (slide 18) et un exemple de scénario fonctionnel tout fret (slide 19).

Alain Combes : Ajoute que pour Montpellier – Béziers, la différence entre un scénario fonctionnel et un scénario géographique réside uniquement dans les raccordements car la ligne sera mixte. Demande si SNCF Réseau a étudié la possibilité d'utiliser l'ensemble ou une partie du projet pour faire circuler des trains régionaux.

Edouard Parant - SNCF Réseau : Répond que cela a été étudié par SNCF en 2009 au moment du débat public. Les résultats avaient conclu que sur ce périmètre, les offres cumulés de TER et TGV laissaient peut de marge et de pertinence pour y faire vivre un système de trains intercités à grande vitesse, aussi bien dans le cas d'un financement publique (TER GV) que d'un financement privé (offre commerciale d'une entreprise ferroviaire).

François Quetin - SNCF : Précise que c'est SNCF qui en 2009 a conduit l'étude « Intercité grande vitesse ». Explique qu'à ce moment-là l'hypothèse du nombre de trains à grande vitesse était très élevée (doublement du nombre de TGV). Explique également que l'étude prouvait qu'ajouter des trains de type moyenne vitesse (250km/h) à un nombre de trains TGV déjà très important n'était pas rentable : investissement publique important et diminution des trafics TER classiques. Demande, au regard de ces points, de prendre un peu de recul sur les résultats obtenus en 2009, le contexte ayant changé, y compris pour les autorités organisatrices des transports.

Claude Auger - Energie TGV : Demande s'il faut continuer d'envisager utiliser des TGV, dont les rames sont couteuses et peu adaptées pour des trajets de moyenne distance, pour créer un service de TER GV.

Louis-Jean Artis - TGV Développement LR : Ajoute que les rames TGV ne sont pas faites pour ce type de service. Précise que des rames anciennes, raccourcies pour améliorer leur accélération et bien entretenues peuvent répondre à ce type service.

Edouard Parant - SNCF Réseau : Interpelle SNCF Mobilité quant à l'opportunité économique d'une telle proposition.

Alain Combes : Précise que dans un projet comme celui de la LNMP, le plus coûteux n'est pas le matériel roulant mais les infrastructures. L'idée d'ajouter un service en plus sur la LNMP permettrait de remplir une infrastructure qui serait sous utilisée.

Edouard Parant - SNCF Réseau : Complète que c'est parce qu'il reste un peu de place sur la LNMP que des trains de fret sont prévus.

Edouard Parant - SNCF Réseau : Présente les 22 scénarios de phasage pertinents étudiés par SNCF Réseau (slide 21).

Edouard Parant - SNCF Réseau : Présente les critères utilisés pour définir les scénarios à approfondir (slide 22) et les 7 scénarios pertinents à approfondir qui sont tous en 3 phases (slide 23).

Louis-Jean Artis - TGV Développement LR : Remarque que dans le cas d'un phasage fonctionnel voyageurs à Béziers Est, des économies seront faites quant à la mise en place de la signalisation adaptée aux trains de fret.

Edouard Parant - SNCF Réseau : Répond que tous les trains circuleront sur la LNMP sous le régime ERTMS, le projet devant être interopérable pour être éligible au niveau européen. Souligne qu'il n'y aura donc pas de fausse manœuvre relative à une double signalisation (actuelle et ERTMS).

Louis-Jean Artis - TGV Développement LR : Remarque que dans ce cas la SNCF sera obligée d'équiper ses trains de fret en ERTMS.

Edouard Parant - SNCF Réseau : Précise qu'il y a effectivement un coût d'investissement sur le matériel.

Jose-Maria Siso-Vasquez - Energie TGV : Confirme qu'il faut retenir le système ERTMS pour les projets sur les corridors européens.

Eric Boisseau - FNAUT LR : Demande s'il est possible de connaître les prévisions de trafic voyageur au regard du nouveau contexte exposé précédemment par François Quetin (SNCF). Demande également à connaître les prévisions de trafic TER selon la section de phasage retenue.

Edouard Parant - SNCF Réseau : Répond qu'il y a eu une actualisation des études de trafic voyageur depuis le débat public. Les gains de trafics voyageurs permis par le projet complet pourraient atteindre 2,5 millions de voyageurs par an, ce scénario sera à adapter en fonction de la première étape de phasage choisie.

Bruno Beauchet - SNCF Réseau : Explique les études de trafic fret sont menées à l'échelle européenne.

Edouard Parant - SNCF Réseau : Précise, que les hypothèses de trafic fret sont plus fluctuantes que les hypothèses voyageurs. Le projet de LNMP doit être en mesure de répondre à cette « volatilité » pour les 150 prochaines années. Explique que ce ne sont pas les seules infrastructures qui permettent un report modal efficace mais une volonté politique et des transporteurs ferroviaires fiables et compétitifs par rapport à la route.

Jose-Maria Siso-Vasquez - Energie TGV : Demande à minimiser les prévisions qui prennent en compte le trafic TP Ferro. Alerte également sur la question des gabarits.

Eric Boisseau - FNAUT LR : Explique que le fret ne se développe pas correctement car les compagnies ne sont pas capables d'assurer un respect du temps de parcours à cause des dysfonctionnements sur certains nœuds ferroviaires. Demande la mixité totale de la LNMP pour faire face aux trafics voyageurs faibles prévus entre Béziers Est et Perpignan. Alerte sur un risque de péremption de la DUP si le tronçon Béziers Est - Perpignan n'est pas réalisée rapidement à cause des trafics voyageurs insuffisants. Alerte sur la difficulté d'autofinancement de la LNMP au regard des trafics voyageurs faibles prévus sur le tronçon Narbonne – Perpignan, ajoute que le fret serait une ressource supplémentaire qui permettrait de répondre à ce problème.

Edouard Parant - SNCF Réseau : Souligne deux difficultés dans l'idée d'ajouter des trains sur la ligne nouvelle pour augmenter la rentabilité du projet LNMP : le gestionnaire d'infrastructure ne perçoit pas l'intérêt de transférer des trains de fret de la ligne actuelle pour les faire circuler sur la ligne nouvelle au-delà de Béziers car celle-ci n'est pas saturée, et la création d'une ligne mixte dans le massif des Corbières nettement plus coûteux.

Edouard Parant - SNCF Réseau : (slide 24) Présente les scénarios proposés par SNCF Réseau : 3 scénarios de phasage à Narbonne, qui induisent des fausses manœuvres, et 4 scénarios sans fausse manœuvre.

Claude Auger - Energie TGV : Propose un phasage en deux temps, avec la réalisation dans un premier temps des extrémités, mixtes : les tronçons mixtes Montpellier – Béziers Est et le raccordement TP Ferro – Rivesaltes (plaine du Roussillon), puis dans un deuxième temps la finalisation de la ligne entre la plaine du Roussillon et Béziers Est.

Jose-Maria Siso-Vasquez - Energie TGV : Présente les 3 niveaux de services voyageurs proposés par Energie TGV entre la Catalogne et la France : les grandes lignes (Barcelone - Paris), la grande vitesse transfrontalière pour l'euro-région « Midi-Pyrénées – Languedoc-Roussillon – Catalogne » et la ligne Gérone - Perpignan par la côte. Souligne l'intérêt de partager les coûts entre la France et l'Espagne.

Claude Auger - Energie TGV : Ajoute qu'un gain de temps de 18 minutes, si phasage à Béziers est, sur un TGV Perpignan - Montpellier arrangerait les clients de Barcelone qui vont au Nord de l'Europe.

Edouard Parant - SNCF Réseau : Remarque, suite aux interventions d'Energie TGV que la levée des freins au développement ferroviaire ne passe pas toujours par l'investissement dans les infrastructures.

Marc Vetter - DDTM 11 : Demande à SNCF Réseau de ne pas écarter une possibilité de phasage à Narbonne.

Edouard Parant - SNCF Réseau : Répond que les possibilités de phasage à Narbonne ont été étudiées par SNCF Réseau.

Bruno Beauchet - SNCF Réseau : Explique les études menées pour les deux sites de gares à Narbonne, les raccordements complexes nécessaires et ce qu'ils impliquent en termes de phasage : raccordement supplémentaire pour le site Pont des charrettes, diminution du gain de temps vers Perpignan dans les deux cas.

Jose-Maria Siso-Vasquez - Energie TGV : Explique que les contraintes d'exploitation en cas de phasage à Narbonne pourraient être réglées avec des fenêtres de cadencement.

Marcel Journet : Précise que sur cet itinéraire il y a trois cisaillements dans le sens Nord - Sud qui sont très complexes.

Edouard Parant - SNCF Réseau : Ajoute que sur ce point, SNCF Réseau a réalisé des études de capacité et d'exploitation et a également demandé l'avis des experts en exploitation (Etablissement Infra Circulation) sur le nœud de Narbonne.

Edouard Parant - SNCF Réseau : Présente le scénario de phasage « géographique 3 phases » (slides 25 à 31).

Denis Bellenger - CD 66 : Demande quel est le gain de temps pour un Perpignan – Paris avec le CNM.

Edouard Parant - SNCF Réseau : Répond que le CNM fait gagner une dizaine de minutes selon si les TGV s'arrêtent ou pas à Nîmes.

Bruno Beauchet - SNCF Réseau : Dans le cas d'un Perpignan – Paris avec CNM et un premier phasage Montpellier-Béziers de la LNMP en comptant un arrêt à Nîmes, le gain de temps serait d'environ 1/2h.

Yves Cousquer : Souhaiterait pouvoir compléter les différents scénarios de phasage avec des critères socio économiques.

Bruno Beauchet - SNCF Réseau : Répond que l'étude est en cours et que ces éléments pourront être présentés, pour compléter l'analyse technique présentée à ce stade

Edouard Parant - SNCF Réseau : Présente le scénario « géographique 2 phases Béziers » (slides 33 à 37).

Edouard Parant - SNCF Réseau : Présente le scénario « géographique 2 phases Rivesaltes » (slides 39 à 43).

Paul Joho - DGITM : Demande comment sont calculés les gains de temps directs par rapport aux gains de temps par étapes.

Bruno Beauchet - SNCF Réseau : Répond que le calcul se fait par sections en enlevant les temps d'arrêt en gare.

Edouard Parant - SNCF Réseau : Présente le scénario « fonctionnel voyageurs » (slides 45 à 49).

Claude Auger - Energie TGV : Demande pour quelle vitesse sont calculés les temps de parcours.

Bruno Beauchet - SNCF Réseau : Répond que sur la LNMP les temps de parcours voyageurs sont calculés avec une vitesse de 300km/h sur les sections mixte et 320km/h sur les sections dédiées aux voyageurs.

Alain Lacombe - TGV Sud : Demande pendant combien de temps les trains de fret continueront de passer dans les étangs.

Edouard Parant - SNCF Réseau : Répond sur la question du réchauffement climatique et sur les risques de submersion de la ligne actuelle. Précise que des secteurs à risques ont été identifiés en 2008. Ajoute qu'il ne serait pas possible de reporter tout le trafic sur la LNMP en cas de fermeture de la ligne actuelle, quand bien même elle serait mixte.

2. QUELLE POSITION AFFICHER AU PROCHAIN COPIL ?

Alain Dessagne - KFH : Sollicite l'avis des collectivités sur les scénarios de phasage présentés.

Denis Bellenger - CD 66 : Valide l'idée d'acheter des minutes, pragmatique vis-à-vis des financeurs. Souligne la pertinence du scénario géographique 3 phases et également du scénario géographique en 2 phases avec une première phase jusqu'à Rivesaltes si les finances le permettent.

Edouard Parant - SNCF Réseau : Sollicite également l'avis des intervenants en tribune.

Yves Cousquer : Rappelle que la durée entre la première et la deuxième phase est un critère de choix.

Marcel Journet : Remarque que depuis 1981 il y a eu 6 créations de lignes nouvelles en France : les 4 premières réalisées en étapes mais pas en phasage, afin de permettre un étalement des financements en allongeant la durée de construction et de faire bénéficier les clients du nouveau service dès que possible, même partiellement (ex : LGV Paris – Lyon, LGV SEA, contournement de Lyon).

Alain Combes : Souligne également qu'un projet réalisé dans sa totalité mobiliserait une grande partie des moyens de construction qui existent dans le pays et ferait monter le prix du projet.

Denis Bellenger - CD 66 : Alerte sur l'importance de bien préciser les notions de phases et d'étapes en COPIL.

Laurent Houles - Région Midi-Pyrénées : Prend connaissance du projet de LNMP et estime qu'il est encore trop tôt pour que la Région Midi-Pyrénées puisse émettre un avis. Souligne toutefois l'importance du positionnement du maître d'ouvrage sur le phasage et la durée entre les phases.

Yves Cousquer : Ajoute que dans la conduite des projets il faut intégrer les grands rendez-vous nationaux (ex : Commission Duron) qui peuvent permettre de réajuster la durée des projets.

Edouard Parant - SNCF Réseau : Explique que le positionnement de SNCF Réseau sur le projet de LNMP sera essentiellement technique. Le calendrier est une prérogative de l'Etat, en charge de la politique des transports.

Christian Vincendet - Béziers Méditerranée : Demande quelles seraient les incidences sur le nombre de trains si le projet de LNMP était phasé.

Edouard Parant - SNCF Réseau : Répond que cette question renvoie à la rentabilité socio-économique de chaque phase et attend la validation des résultats par les services compétents.

Jacques Aeschbacher - Perpignan Méditerranée : Souligne que parmi les scénarios présentés, le scénario géographique 3 phases peut répondre aux interrogations du territoire de la plaine du Roussillon (notamment sur l'avenir des trains de fret) et semble adaptée à la vision qu'ont les élus locaux du projet. Alerte sur un risque d'aborder le phasage lors de la première réunion publique de Perpignan où les élus n'auront pas le recul nécessaire sur le sujet.

Edouard Parant - SNCF Réseau : Précise qu'au niveau de la plaine du Roussillon, le tracé n'est pas lié aux types de trains.

Jacques Aeschbacher - Perpignan Méditerranée : Demande des informations sur l'évolution des trafics de fret dans la plaine du Roussillon.

Edouard Parant - SNCF Réseau : Reformule la question : à quel horizon doit être réalisé le barreau de Perpignan ?

Thomas Goumont - Montpellier Méditerranée Métropole : Ne se positionne pas sur un scénario de phasage. Demande si pour le prochain COPIL du 17 juin, il faut évoquer la question du phasage qui semblait être posée à titre informatif. Fait part de son étonnement de voir la question « Quelle position adopter au prochain COPIL ? » se poser aussi explicitement et alerte sur un risque de manque de recul sur la question de la part des élus d'ici là. Propose de se concentrer principalement sur la réussite des prochaines étapes et d'éviter d'apporter trop de confusion dans les débats à venir.

Edouard Parant - SNCF Réseau : Explique qu'il apparaît nécessaire pour SNCF Réseau d'apporter des éléments d'éclairage. Précise qu'à priori il n'y a pas d'attentes de décision sur le phasage lors du prochain COPIL. Souligne toutefois que la réflexion sur le phasage répond à la question du financement (demande faite au Ministre par les cofinanceurs de mise en place d'une mission de financement) et explique qu'une des missions de la personne en charge du financement sera de regarder quels sont les avantages coûts/bénéfices de chacun des scénarios. Conseille aux représentants des collectivités présents dans la salle de préparer les élus à ces sujets afin d'éviter que le projet ne soit stoppé faute de financements au moment où toutes les études seront terminées. Conclue en expliquant que pour la prochaine étape (enquête publique), une esquisse du financement devra être apportée et impliquera la notion de phasage.

Claude Auger - Energie TGV : Fait part de son inquiétude concernant le raccordement TP Ferro – Rivesaltes présent en dernière étape dans la plupart des scénarios. Alerte sur la nécessité pour les acteurs locaux de voir ce tronçon réalisé.

Pierre Sénèque - Le Grand Narbonne : Demande si au prochain COPIL les collectivités devront annoncer si elles sont opposées ou favorables à un phasage du projet.

Edouard Parant - SNCF Réseau : Souligne la nécessité de se poser la question du phasage à ce stade du projet.

Denis Bellenger - CD 66 : Souligne l'importance d'apporter des éclairages sur le phasage au moment du COPIL. Demande s'il sera possible de donner un ordre de grandeur des durées des phases et de leurs coûts.

Edouard Parant - SNCF Réseau : Répond qu'il sera possible de donner les coûts par phases et les bénéfices.

Christian Cornée - CCIT Montpellier : Demande si les enjeux socio-économiques seront présentés le 2 juin en COTEC.

Edouard Parant - SNCF Réseau : Explique que lors du prochain COTEC les coûts de chacune des phases seront présentés.

Bruno Beauchet - SNCF Réseau : Explique que l'étude socio-économique valorise les avantages et les coûts pour l'ensemble des acteurs, elle fait le bilan du projet pour la collectivité.

Louis-Jean Artis - TGV Développement LR : Demande si certains scénarios de phasage géographique peuvent remettre en question l'aspect international du projet (notamment au niveau transfrontalier) et de ce fait les financements européens.

Edouard Parant - SNCF Réseau : Répond que la question est intéressante mais qu'il n'a pas de retour d'expérience à ce sujet.

Yves Cousquer : Ajoute que réaliser le tronçon TP Ferro – Rivesaltes en première phase est intéressant sous deux conditions : si cela apporte un financement européen et si cela permet de résoudre les problèmes de la concession actuelle.

Edouard Parant - SNCF Réseau : Remercie les participants et intervenants et clôture la réunion.

Fin de la réunion à 16h15