

Compte rendu du comité de pilotage des études de la ligne nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) du 22 octobre 2014

PARTICIPANTS: voir liste en annexe

Nota Bene : l'ensemble des présentations présentées à l'occasion de cette réunion est consultable sur le site <http://www.ligne-montpellier-perpignan.com/>

M. le Préfet de région ouvre la séance en souhaitant la bienvenue au nouveau président du Conseil régional. Il rappelle la volonté commune de faire avancer ce projet et salue la mémoire de Christian BOURQUIN qui a œuvré à ses côtés en ce sens.

M. Alary, Président du Conseil régional, s'associe aux propos du préfet et déclare s'inscrire dans la continuité de l'action de son prédécesseur. Le rôle de la Région dans ce dossier est celui d'aménageur de son territoire qui sera relié à l'Europe par ce projet.

Il rappelle que la Région finance à hauteur de 10 M€ les études et à 25 % les acquisitions foncières qui devront être réalisées dans le cadre des mises en demeure d'acquérir. Il précise deux points de vigilance :

- le respect du calendrier fixé par le ministre dans son courrier du 16 juin 2014 et la mise à profit des 8 mois à venir pour avoir une concertation avec l'ensemble des territoires,
- le respect des coûts qu'il convient de minimiser mais surtout en optimisant les dépenses au regard des efforts consentis par les collectivités locales,
- la demande qu'une concertation large (élus, association, grand public) soit engagée par RFF pour être la plus efficace et fasse émerger les propositions du territoire,

Il appelle de ses vœux la nomination d'une personnalité en charge de mobiliser les financements en vue de la réalisation du projet.

M. le Préfet de région prend bonne note de cette demande et passe la parole à RFF.

M. Touati, directeur régional de RFF, rappelle l'objectif de la réunion qui vise à faire un point d'étape sur les études en cours et informer les membres du COPIL sur les premiers résultats découlant de l'analyse multicritères des différentes variantes de tracés.

M. Parant, chef de projet LNMP de RFF, rappelle le cadre fixé à RFF dans la poursuite des études tant par la décision ministérielle n°2 que par le courrier du 16 juin 2014 :

- recherche du tracé,
- choix des emplacements des gares nouvelles de Narbonne et Béziers,
- phasage (technique, fonctionnel et financier).

La recherche du tracé s'appuiera sur 5 lignes directrices :

- conserver si possible le PIG,
- respecter les sensibilités du territoire,
- limiter les nouvelles coupures du territoire,
- respecter les fonctionnalités validées (grande vitesse, mixité, gares),
- optimiser les investissements.

Il présente au travers de planches cartographiques les résultats de l'analyse multicritères guidés par la prise en compte des aspects sociétaux, environnementaux et financiers. Il rappelle la nécessité, exprimée par les membres du COPIL et les acteurs des territoires, d'inscrire le projet au plus proche de son tracé historique.

La présentation des planches amènent à des échanges avec la salle sur chacun des territoires évoqués :

- **Pyrénées orientales**

Dans la plaine du Roussillon, de l'Aggly au piémont des Corbières, 1/3 de la variante préférentielle est hors du PIG pour 3 raisons :

- des enjeux environnementaux (biodiversité),
- des enjeux relatifs aux activités humaines (PPRT du Camp Joffre),
- des enjeux environnementaux (biodiversité),
- une optimisation des coûts du projet.

- **Aude**

Pour la séquence Corbières Littorales, la variante préférentielle est située à 100 % dans le périmètre du PIG.

En revanche, pour le narbonnais et les basses plaines, seuls 20 % du linéaire devrait pouvoir s'inscrire dans les emplacements réservés du PIG :

- adaptation du tracé à la gare nouvelle de Narbonne Ouest (non prévue dans le projet des années 90),
- prise en compte des nouvelles contraintes réglementaires (PPRI des basses plaines de l'Aude et PPRT de la Comhurex.

Sur la séquence Basses plaines secteur Nissan, les enjeux environnementaux (canaux + ripisylves + zones Natura 2000), agricoles et sociétaux (éloignement de l'habitat) font que la préférence va à la variante violette.

- **Hérault**

Sur la séquence Orb Bassin de Thau, il convient là aussi de tenir compte de l'inscription d'une gare nouvelle dans l'est biterrois et des enjeux agricoles, forestiers et patrimoniaux . Le projet devrait s'éloigner d'environ 30 % du tracé PIG.

La variante relative à la séquence Gardiole La Mosson est située pour sa part à 100 % dans le périmètre du PIG.

Monsieur le directeur régional de RFF conclut cette présentation en précisant que les résultats de l'analyse multicritère conduite sur les variantes de tracé permettent de proposer aux partenaires de conserver environ 70 % du linéaire du tracé historique..

M. le Préfet de région signale que la variante rose « PIG » n'est qu'une variante parmi d'autres, que l'ensemble des variantes doivent être examinées et qu'à ce stade le COPIL n'a pas vocation à trancher.

M. le Président du Conseil régional précise que c'est la concertation qui guidera le choix et c'est le territoire qui décidera.

M. le Préfet de région rappelle que l'objectif du COPIL est la présentation de l'analyse multicritère et qu'il appartient aux uns et aux autres de les pondérer.

M. Touati précise que le tracé qui a conduit au PIG a été analysé sur la base des mêmes critères et qu'aujourd'hui, la même analyse conduit RFF à proposer le même tracé sur 70 % du linéaire, les évolutions étant liées aux évolutions de l'environnement.

M. le Préfet de région donne la parole aux élus.

Pour **M. Bascou, Président du Grand Narbonne**, les nombreuses incertitudes subsistant sur le tronçon Narbonne – Béziers (PPRT Malvezy, transparence hydraulique, raccordements, choix entre les gares, lien avec Toulouse) ne permettent pas de se prononcer et nécessitent des études complémentaires prenant en compte toutes les options, afin d'apporter l'éclairage nécessaire au choix, notamment sur les coûts

M. Parant confirme la nécessité de compléments d'études hydrauliques dans le secteur audois.

M. Barro, Vice-président du Conseil général de l'Aude, rappelle que les collectivités ont réservé des espaces tenant compte du PIG. Il alerte sur les crispations éventuelles si le projet était amené à sortir de ces espaces. Néanmoins, il entend les arguments justifiant les « écarts ».

Concernant la recherche de financement, il appelle à une mobilisation, une démarche collective pour obtenir le soutien de l'Europe. Pour cela, il abonde dans le sens du Président du Conseil régional sur la nomination d'une personnalité en charge de réfléchir au financement.

Enfin, il réitère la demande de mise à la disposition des collectivités les études et leur association à ces dernières.

M. le Préfet de région entend les suggestions sur le financement des travaux du président Alary et de M. Barro. Il interrogera les autres financeurs sur leur souhait. Néanmoins, il rappelle qu'à l'heure actuelle on se situe bien en amont du financement des travaux. Le choix d'une personnalité incarnant la recherche de financement relevant d'une décision ministérielle, il propose de faire remonter cette demande du COPIL.

M. Bascou indique que, lors du dernier sommet des villes à grande vitesse, le sujet du financement des travaux a été évoqué. Il faut être présent auprès de l'Europe avec les villes espagnoles sachant que sur d'autres liaisons ce mode de portage existe. Il rappelle l'objectif premier des études, à savoir tenir l'enquête publique, en 2016.

M. Chopin, de la DIT, confirme que l'histoire des projets montre que la mobilisation des acteurs qui se traduit par une stabilisation du plan de financement est un incontournable. Le projet LNMP est très en amont par rapport à la réalisation des travaux. Il convient donc que le projet atteigne un certain degré de maturité, ce qui implique d'affiner les études et de faire attention à l'inflation des coûts, du fait notamment de la prise en compte des aspects environnementaux. Ce n'est que lorsque le projet sera stabilisé juridiquement qu'il conviendra d'engager la démarche de recherche de financement sachant que le coût dépend du tracé.

M. Bascou estime que les études conduites depuis les 25 dernières années ont apporté la maturité nécessaire ; il considère que la question du phasage est essentielle. Il pense difficile de mobiliser les collectivités sans avoir une idée sur la façon dont on va financer le projet. Pour maintenir l'unité actuelle, il faut des idées sur les modalités de financement et essayer de mobiliser tous les acteurs (grandes villes, région, parlementaires). Il

Pour **M. Alary**, il ne s'agit pas de bouleverser l'ordre des choses mais de prendre rang et de ne pas perdre les financements européens.

M. le Préfet de région précise que cette demande dénote d'une vision à long terme et démontre tout le crédit que les collectivités portent à ce projet. Il rappelle que l'agenda ministériel laissait un peu de temps. La décision d'accélérer permet, dans le cas d'un retour à meilleure fortune, de se réserver la possibilité de se glisser par rapport à d'autres projets qui seraient moins prêts. C'est dans cet esprit que le travail se poursuit depuis un an.

M. Menassi, Vice-Président de Carcassonne Agglo, précise que même si sa collectivité n'est pas directement concernée par le tracé, elle participe au financement des études car ce projet est essentiel pour le département de l'Aude. Il souscrit entièrement aux propos du président du Conseil régional.

M. Saurel, Président de Montpellier Agglomération, exprime son inquiétude sur les délais de ce projet initié maintenant il y a 30 ans. Il regrette l'absence du conseil général de l'Hérault comme co-financeur et fait part du courrier qu'il a adressé au ministre des transports insistant sur la nécessité de voir se réaliser les deux gares du CNM (Mogères et Manduel).

Il informe l'assemblée que le prochain sommet des villes à grande vitesse se déroulera à Montpellier et qu'il préside en 2015 cette association. Pour lui, le tracé qui traverse le territoire de l'agglomération n'a pas varié, ce territoire est donc prêt.

M. le Préfet de région lui indique que grâce à la diligence de RFF, on sera en capacité de tenir l'objectif de fin 2015 pour une mise à l'enquête publique l'année suivante et qu'il entend l'impatience des territoires notamment pour le lancement de la concertation. Toutefois, il invite à la prudence pour ne pas être rattrapé par des aléas juridiques.

M. Saurel précise que s'il souhaite une accélération, c'est que les agglomérations de Montpellier et Nîmes ont engagé des financements importants sur le CNM qui, sans la réalisation rapide du tronçon LNMP, subira un déficit d'exploitation.

M. le Préfet de région estime qu'aucun retard n'a été pris et que la concertation est nécessaire avant d'arrêter un tracé.

M. Touati précise que les études se déroulent dans le calendrier validé lors du précédent COPIL.

Pour **M. Suere, Vice-président de Béziers Méditerranée**, il est urgent de s'affranchir de la zone de passage préférentielle (ZPP) pour soulager les territoires notamment en termes d'urbanisme. Il est favorable à la désignation d'un « monsieur financement ».

M. Théron, Vice-président d'Hérault Méditerranée, souhaite plus de précisions sur le tracé qui sort du PIG et fait part de la transmission à RFF des remarques de sa commune sur les éléments examinés lors du 10^{ème} COTECH. Il soutient la démarche du président du Conseil régional.

M. Parant lui indique que le tracé se situe bien dans le PIG pour la commune de Bessan.

Mme Bigotte, Conseillère générale des Pyrénées-Orientales, considère que la condition principale pour faciliter le financement est l'implication de l'Europe et qu'il n'est pas trop tôt pour impliquer un « monsieur ou madame financement » comme proposé par le président Alary. Il faut être très attentif au respect des coûts et du calendrier. Concernant le tracé, le Conseil général sera facilitateur.

M. Aesbacher, de Perpignan Méditerranée, rappelle que l'agglomération de Perpignan a émis un avis favorable qui se finalisera pendant la concertation sur les deux tracés. Il attire l'attention sur le profil en long de l'infrastructure au droit de la commune du SOLER, seule zone urbanisée du département qui sera impactée (refus d'une altimétrie élevée) ainsi que sur le phasage qui ne doit pas conduire à un recul voire un abandon du projet pour la plaine du Roussillon.

A la demande de M. le préfet de région, **M. Chopin** précise que pour l'appel à projets de l'Union européenne en cours, compte tenu de son calendrier, la demande de subvention pour la LNMP ne peut porter que sur des études. Une demande portant sur des travaux pourrait s'inscrire dans le cadre d'un appel à projets ultérieur.

RFF prépare un dossier de demande de financement européen qui sera transmis au ministre tout début 2015.

Les demandes sont nombreuses et le dossier sera porté à l'issue d'un arbitrage du gouvernement. In fine, c'est bien l'Union européenne qui décidera. Ce projet appartient à un corridor européen stratégique, ce qui constitue un élément objectif favorable.

M. Alary propose qu'un courrier conjoint de l'ensemble des membres du COPIL LNMP soit adressé à l'État pour que ce dossier soit jugé prioritaire.

M. Saurel propose d'élargir les signataires à l'ensemble des villes à grande vitesse.

A l'issue de cette présentation, **M. Parant** aborde le processus de concertation qu'il souhaite soumettre à l'avis du COPIL. Il rappelle la charte de la concertation et la mission confiée à son garant M. Richer (présent). Cette dernière s'appuie sur trois piliers : dialoguer, consulter, informer. Elle s'adresse en premier lieu au COPIL, puis aux élus, maires, présidents des EPCI et parlementaires et enfin aux territoires et à leurs habitants. Le second temps est constitué par les commissions consultatives. RFF propose la reconduction du dispositif existant (5 éditions précédentes) du 17 au 21 novembre sur les communes de Perpignan, Caves, Narbonne, Béziers et Montpellier. Elles seront présidées par le préfet ou son représentant. La consultation des territoires (troisième temps) se fera avant les décisions, sur un projet stabilisé après les cantonales d'avril 2015. Entre temps, RFF propose de tenir des ateliers thématiques et des rencontres bilatérales notamment sur les thèmes relatifs au paysage, à l'agriculture-viticulture-foncier, aux rétablissements et aux continuités écologiques.

M. Alary souhaite la tenue de plusieurs comités techniques avant le COPIL décisionnel de juin 2015.

o

M. Parant confirme que les comités de pilotage sont toujours précédés par des comités techniques.

M. le Préfet de région interroge M. Richer, garant de la concertation, sur la méthode proposée par RFF.

M. Richer lui répond que ce dispositif s'inscrit dans la continuité du dispositif existant. Il rappelle qu'il est présent aux COPIL, COTECH et commissions consultatives et qu'il adressera son rapport au préfet et à la CNDP.

A l'issue de ces échanges, la méthodologie et le calendrier proposés par RFF sont validés par le COPIL.

M. Parant fait ensuite un point financier. Un montant de 32 M€ sur les 42 M€ du budget études a été recueilli. Il permettra de conduire les études jusqu'au choix du tracé. La première convention études est éteinte, la seconde est consommée au tiers.

Concernant les acquisitions, il précise que RFF a été mis en demeure (jugé et payé) sur 108 ha pour 12,2 M€ principalement autour de Nissan (dont 10 bâtis 4,7M€). D'autres demandes sont à l'heure actuelle non jugées mais initiées.

M. le Préfet de région s'interroge sur le coût du foncier qu'il trouve élevé.

M. Parant l'informe que RFF propose un prix sur la base des estimations établies par les services des domaines, base des transactions proches de celles évaluées.

M. Saurel complète ce propos, en effet, de l'expérience de l'agglomération, ces coûts sont normaux voire peu élevés.

Mme Bigotte souhaite connaître sur la base de quel tracé ces estimations ont été réalisées.

M. Parant alerte sur le fait qu'à ce jour, il ne s'agit que de propriétés concernées par le PIG et que si le tracé n'était pas rapidement arrêté, RFF risquerait de se trouver face à des sollicitations relatives à plusieurs milliers d'hectares (ZPP).

L'ordre du jour étant épuisé **M. le Préfet de région** clôt la séance en fixant le prochain COPIL au mercredi 17 juin à 15h00.