

**Compte rendu du comité de pilotage
des études de la ligne nouvelle Montpellier Perpignan
mercredi 14 mars 2012**

PARTICIPANTS : voir liste d'émargements en annexe

En introduction, **Claude Baland, Préfet de la région Languedoc Roussillon** accueille les membres du comité de pilotage et remercie le Conseil général de l'Aude de s'être joint aux cofinanceurs avant de rappeler l'ordre du jour :

- 1 - rappel sur la décision ministérielle du 14/11/2011
- 2 - présentation des hypothèses de tracé en 3D
- 3 - point engagement des conventions financières
- 4 - calendrier des travaux préparatoires à la décision ministérielle d'automne 2012

Christian Bourquin, Président de la Région Languedoc-Roussillon, rappelle l'ampleur de la tâche et plus particulièrement qu'il faut « s'attaquer » au thème de la mixité, traiter les points particuliers soulevés à Fitou, Salses et dans l'Aude ainsi qu'aborder la thématique du financement.

Hervé Baro (Conseil général de l'Aude) remercie le préfet de ces propos de bienvenue et rappelle que la décision de financement du département s'explique par la prise en considération de la desserte du territoire narbonnais dans les études en cours, conformément à ce qu'il avait exprimé à Mme Kosciuszko Morizet lors de sa visite.

* * *

1 - Retour sur la décision ministérielle

Daniel Fauvre (Dreal) rappelle les points particuliers de la décision ministérielle du 14 novembre 2011 de fin d'étape 1 des études :

- La zone de passage préférentielle validée en étape 1, préserve à ce stade, l'ensemble des fonctionnalités ferroviaires à savoir la mixité voyageurs/fret, la desserte des territoires avec en particulier ceux de Béziers, Narbonne et Perpignan et une évolutivité de la vitesse vers 350 km/h pour les voyageurs.
- L'étape 2 des études doit approfondir la question de la mixité section par section, proposer les modalités des dessertes, étudier finement les possibilités de raccordement de la ligne nouvelle à la ligne classique, éclairer le thème hydraulique notamment au droit de la plaine de l'Aude, traiter les problématiques du bruit ferroviaire et d'insertion tant paysagère que dans les zones d'activité agricole notamment viticole.
- La réflexion sur le financement des acquisitions foncières, dans le cadre du projet d'intérêt général, devra être engagée.

2 - Présentation des hypothèses de tracé en 3D

Edouard Parant (RFF) précise que conformément à la décision ministérielle et au calendrier de l'opération, RFF a engagé les études de tracé et des gares qui constituent le cœur des études préalables à l'enquête d'utilité publique. A ce stade, les variantes de tracé sont proposées à l'intérieur des séquences définies à l'étape 1. Le tracé final consommera en moyenne 120 m de large par kilomètre et répondra aux fonctionnalités ferroviaires fixées par la DM du 14 novembre 2011. Le choix du tracé au sein de la séquence 2 (Rivesaltes - Peyriac de mer) sera fonction du choix retenu sur la mixité.

Les objectifs de cette 2^{ème} étape sont :

- définir un tracé respectueux de l'environnement à un coût acceptable,
- définir le principe de desserte des territoires de Béziers, Narbonne et de Perpignan,
- esquisser le financement de l'infrastructure.

RFF rappelle la concertation engagée depuis novembre 2011 sur les gares (ateliers de mi-novembre et mars + atelier à venir en juin 2012) pour les territoires Est audois et Sud-Ouest héraultais. RFF indique ne pas avoir engagé de processus de concertation similaire avec les partenaires sur les Pyrénées-Orientales, la décision du débat public et les cahiers d'acteur ayant privilégié la gare actuelle à la mise en service ; cependant, les études portent bien sur la possibilité d'inscrire une nouvelle halte à l'Ouest du Camp Joffre. RFF commence la présentation des tracés, séquence par séquence et précise que son support sera remis aux participants en fin de réunion sur CD-Rom. La présentation appelle les commentaires suivants :

□ Séquence 1

Jean-Paul Alduy (Perpignan Méditerranée Communauté d'agglomération) relève que la gare est l'endroit où toutes les interconnexions possibles sont présentes ; c'est également un lieu de construction de la ville, de l'urbain. Selon lui, il doit y avoir convergence de l'ensemble des réseaux (CR, CG et aggro), convergence accrue avec le train régional à un euro qui plaide pour la gare centre de Perpignan. La ligne nouvelle n'a pas besoin d'une gare dans chaque village.

Christian Bourquin (Conseil Régional) confirme que la nécessité d'une seconde desserte sur ce territoire devra se regarder à une échéance ultérieure.

Jean Louis Alvarez (Conseil général des Pyrénées-Orientales) ajoute que la priorité pour le Conseil général est d'avoir la plus grande desserte possible en termes de nombre de trains, bien avant l'obtention d'une nouvelle gare.

Édouard Parant précise que les potentialités d'installation d'une halte grande vitesse sur le territoire de Rivesaltes sont étudiées mais que l'implantation de cette gare n'est pas prévue à la mise en service.

□ Séquence 2

Édouard Parant présente deux options de passage pour franchir les Corbières. La première, dédiée aux voyageurs, correspond au tracé du PIG de 2000 (plus directe dans le massif). La seconde, mixte, dite variante littorale, se rapproche de l'étang et passe près de Fitou. Le choix de l'une ou l'autre est conditionné par les orientations qui seront prises quant à la mixité fret/voyageur.

Christian Bourquin demande s'il existe une contestation locale.

Édouard Parant répond que les associations et élus locaux ont déposé des requêtes, d'une part parce qu'ils estiment que l'option littorale passe trop près du secteur urbanisé de la commune de Fitou, d'autre part parce qu'ils considèrent qu'elle aura un impact important sur la viticulture.

Néanmoins, la commune de Salses pourrait y trouver intérêt, puisque cette hypothèse a le mérite d'éviter de faire passer tous les trains de fret sur la ligne actuelle. Au-delà, se pose la question du traitement des passages à niveau de la ligne existante. Cette problématique est néanmoins déconnectée de celle du tracé LNMP. Pour la commune d'Opouls, cette option évite toute interface avec le site de stockage d'explosif de Titanobel.

Même si à Fitou l'objectif est de caler le tracé au plus près de celui de l'A9, cette solution nécessitera des adaptations lourdes de l'autoroute A9 (déviation ou rehaussement du profil en long).

Sur les communes de Caves et La Palme, RFF privilégie un rapprochement avec la route nationale RN9, sans trop impacter les projets communaux (et du Grand Narbonne) de zone d'activité.

L'autre option, « voyageur », est de se rapprocher du tracé de 95 sur un secteur riche en biodiversité, problème auquel s'ajoute la probabilité de déplacer la poudrière avec la nécessaire mise aux normes de cet équipement. Il faudrait retrouver un foncier de près de 30 ha. Le maire a fait part de son inquiétude sur la pérennité des emplois pour sa commune.

José Perera (Le Grand Narbonne) rappelle que la communauté de commune Corbières Méditerranée a intégré le Grand Narbonne début 2012. Il existe à La Palme des projets d'intérêt communautaire qui seraient impactés par le tracé. Il souhaite que les études sur la variante médiane en hypothèse mixte soient poursuivies, sachant que la voie littorale implique également beaucoup de tunnels et qu'on ne peut donc pas écarter l'hypothèse médiane sur ce prétexte.

Hervé Baro (Conseil général de l'Aude) dit que sa collectivité est très attachée à la mixité. Même s'il conçoit, dans le contexte économique actuel, que la maîtrise du coût de cette infrastructure est incontournable, il demande à ce que ce paramètre soit examiné au regard de la durée de l'investissement, avec des échéances qui sont ici lointaines (100 ou 200ans).

Jean-Paul Alduy indique que les propos du Conseil général de l'Aude sont dans la droite ligne de la position de Perpignan Méditerranée. Le coût de ce projet doit être évalué au regard du coût global qui comporte tant les retombées sur l'économie logistique de la région que l'impact sur le bilan carbone. Si l'Europe, l'État et les collectivités ont investi sur un chantier de transport combiné à Perpignan, c'est parce qu'il y a un consensus sur le développement du fret ferré. Ainsi, le port de Barcelone envisage de faire transiter par le fer 25 % des 5 millions de caisses qu'il traite. Il est donc essentiel que cet aspect soit pris en compte sachant que, par ailleurs, 70% des flux de la péninsule ibérique transitent par Le Perthus.

La pérennité de la ligne classique vis-à-vis du réchauffement climatique, dont la submersion est prévue à 30 ans, plaide pour la nécessaire mixité de la ligne nouvelle. Il convient donc de relativiser le problème de la dépense.

Édouard Parant souligne que les remarques du Conseil général de l'Aude et de Perpignan Méditerranée, sur l'évolutivité de la ligne et l'investissement à long terme, sont des préoccupations partagées par RFF. Mais, avant le coût, ce sont bien les besoins et la demande, donc les prévisions de trafic, qui éclaireront le choix. Si RFF constate qu'il y a actuellement 30 % de trains en moins au Sud de Narbonne qu'entre Nîmes et Montpellier, se pose la question de l'adaptation du projet aux différences de trafic. La mixité, loin d'être un dogme, répond à une nécessité sur certaines sections ; par contre, elle pourrait nécessiter, compte tenu du différentiel de vitesse avec les trains rapides, des sections à trois ou quatre voies. Ceci impliquera forcément des investissements plus importants. La mixité sur cette 2^{ème} séquence implique à minima un écart de 500 M€ par rapport à l'option voyageur. Ce chiffre, issu de l'étape 1, risque d'aller croissant, compte tenu des dérogations techniques prises en étape 1 sur les caractéristiques géométriques de la ligne (pente). Il est fort probable qu'au final, la longueur cumulée de tunnel nécessaire entre

Narbonne et Salses soit supérieure à celle de la traversée des Pyrénées.

Jean Paul Alduy demande pourquoi ne pas étudier une hypothèse avec une ligne TGV voyageurs en plus d'une ligne fret, mais différente de la ligne classique actuelle, qui offrirait une solution fret plus performante.

Édouard Parant répond que compte tenu des différences de profil en long (pentes) entre les deux types de ligne, il faudrait alors réserver dès à présent des emplacements pour cette future ligne fret ; et comme les financements disponibles renvoient sa concrétisation à plusieurs décennies, il faut s'interroger sur son acceptabilité sociale, alors que le territoire vit déjà avec un PIG depuis 15 ans. Par contre, il est envisageable dans une première approche, d'investir sur la ligne actuelle, via un rehaussement de son profil, tenant compte des autres enjeux notamment environnementaux.

□ Séquence 3

Édouard Parant explique que, sur ce secteur, les deux objectifs sont d'assurer le raccordement à la ligne Toulouse-Narbonne et inscrire une potentielle gare nouvelle à l'Ouest de Narbonne. Concernant la gare deux hypothèses sont étudiées :

- une gare TGV/TER « à la croisée » de la ligne Toulouse Narbonne avec la nécessité de passer en viaduc au niveau de PECH CREMAT (25 m de haut) accompagnée des deux raccordements Toulouse-Montpellier et Toulouse-Perpignan.
- une gare « à plat » à l'Est de Montredon, le long de la ligne actuelle, sur les raccordements. Dans cette seconde hypothèse et compte tenu des contraintes de pente, la ligne nouvelle ne serait pas mixte au Sud de Narbonne (le raccordement Perpignan-Toulouse ne peut se faire en tunnel - aiguillage et saut de mouton très compliqués dans cette configuration).

A ce stade, RFF attend que les collectivités expriment leurs priorités.

José Perera dit que le projet de gare viaduc est privilégié par Le Gand Narbonne. Il s'étonne du manque de concertation, voire d'étude d'impact entre les projets LNMP et Toulouse Narbonne. Il demande que le projet Toulouse Narbonne fournisse les éléments des études au projet LNMP pour en tenir compte. En effet, la justification de la gare à Narbonne doit prendre en compte l'accès à Toulouse.

Édouard Parant fait remarquer que le projet Toulouse Narbonne nécessite de savoir où se raccorder et donc d'avoir les résultats des études LNMP, et non l'inverse. Des échanges se sont tenus entre le Grand Narbonne et les 2 chefs de projets de RFF.

Hervé BARO estime qu'il il faut une vision globale pour ces deux projets. Il rejoint le Grand Narbonne sur la nécessaire coordination entre les études de ces deux lignes.

Jean Paul Alduy ajoute que le choix sur la gare sur Narbonne est essentiel pour traiter les flux originaires du Sud-Ouest à destination de l'Est de la France. Il convient de prendre en compte les flux de Midi-Pyrénées qui viendront sur l'axe Languedocien.

Édouard Parant répond que ces demandes sont effectivement prises en compte dans les études de trafic du projet LNMP ; RFF propose qu'un nouvel exposé soit fait aux techniciens du Conseil général de l'Aude et du Grand Narbonne, afin, notamment, d'aborder la temporalité des deux projets. Il rappelle que la traversée des plaines de l'Aude doit nécessairement tenir compte du PPRT de la COMHUREX et s'en écarter avant d'arriver sur Nissan.

Christian Petit rappelle la préoccupation et les engagements de RFF sur le respect de la transparence hydraulique dans la traversée des basses plaines de l'Aude.

Édouard Parant mentionne que, concernant la possible desserte grande vitesse sur Nissan-lez-Ensérune, deux sites sont actuellement envisagés :

- le premier, au droit du hameau de Péries (site « historique », ex-urbanisé) avec un positionnement des lignes TGV et TER « à plat » et parallèle ;
- le second, plus proche du village de Nissan à la croisée de la ligne classique et de la ligne nouvelle.

Michel Suere (Communauté d'agglomération de Béziers Méditerranée) considère que positionner une gare entre Narbonne et Béziers ne répond aux besoins ni de l'une ni de l'autre de ces deux communes.

Concernant la possible desserte de l'agglomération biterroise, les différentes options sont :

- une première, à la croisée de la ligne nouvelle et de la ligne classique ;
- une deuxième, proche de l'échangeur A9/A75, non interconnectée avec le TER. La possibilité de créer une antenne TER ou bien de déplacer la ligne classique est également étudiée.

La dernière solution est celle plébiscitée par le Biterrois. Le projet de gare doit s'inscrire dans un contexte global. Sur cette zone, il y a l'émergence de projets qui s'accompagne d'une ZAD, pour laquelle la maîtrise foncière et l'infrastructure routière sont déjà réalisées. Par ailleurs, le détournement de la ligne classique n'est pas une « lubie » mais permet là une connexion intermodale souhaitée avec les collectivités d'Agde et Pézenas, d'où la dénomination de gare « Béziers- Cap d' Agde », par analogie avec l'aéroport.

Christian Théron (Communauté d'agglomération de Béziers Méditerranée) confirme la volonté de sa collectivité de s'inscrire dans une démarche partenariale.

Séquence 4

Pour **Édouard Parant**, cette séquence présente comparativement moins de contraintes majeures. A noter, cependant, la nécessaire prise en compte des périmètres rapprochés de captage d'eau potable au droit des communes de Saint-Thibéry, Bessan et Florensac, notamment au regard des risques de pollution accidentelle liée au transport de marchandises, ainsi que les franchissements hydrauliques.

Séquence 5

Édouard Parant relève que cette séquence traverse le massif de la Gardiole, longé par la Plaine de Fabrègues (N2000), Cette traversée est étudiée selon deux hypothèses qui conditionnent les passages au niveau de Poussan et Montpellier :

- soit au Nord de l'autoroute A9, avec une sensibilité sur le village de Gigean, voire Fabrègues ;
- soit au Sud de l'A9, tel qu'imaginé pour le projet voyageur en 1995, ce qui implique de « taper » plus dans le massif, avec une insertion au niveau de Montpellier plus délicate.

Au débouché du massif de la Gardiole, le tracé conditionne l'altitude de traversée de la zone d'activité de la Lauze (option gauche passage en léger déblai, option droite passage en remblai du terrain naturel). Puis, au-delà du raccordement à la ligne classique au CNM et à la gare d'Odysseum, le raccordement vers Montpellier Saint-Roch impacte fortement le hameau de la Castelle.

Yves Nurit (Montpellier Agglomération) présente les excuses du Président Jean-Pierre MOURE retenu par ailleurs. Il précise que l'agglomération a bien intégré l'impact des tracés sur le parc de la Lauze. Pour lui, le meilleur tracé est intermédiaire entre les deux présentés et le plus proche possible de l'autoroute. L'impact sur le hameau de Lattes devra être regardé de près. Par ailleurs, il rappelle l'attachement de sa collectivité à la mixité sur l'intégralité du tracé.

M. le Préfet de région félicite RFF pour la qualité de la présentation et invite à objectiver tous les enjeux et à poursuivre les études.

3 - Réalisation des conventions de financement

Christian Petit indique que la première convention de financement des études a été signée par l'ensemble des partenaires et un premier appel de fonds a été réalisé. La signature de la seconde convention est quasiment achevée ; reste à ce jour, à recueillir le visa de deux collectivités. Il rappelle qu'il faut préparer l'entrée du Conseil général de l'Aude au titre de ces deux premières conventions en rétablissant la clé de financement initiale.

Christian Bourquin considère que soit le Conseil régional a fait une avance et il convient alors de rétablir l'équilibre, soit on considère qu'on s'en tient là, charge à l'État de réévaluer sa part. La seule demande formelle de la Région est le respect des quotités entre partenaire (50% Etat - 50% Collectivités).

Daniel Fauvre précise que ces dispositions devront nécessairement faire l'objet d'avenants à la deuxième convention.

Christian Petit ajoute qu'il faut également envisager la rédaction d'une troisième convention visant à solder le financement des études (42 M€) ainsi que préparer le conventionnement relatif aux acquisitions foncières qui sera établi à l'initiative du Préfet de région.

4 - Calendrier des travaux préparatoires

Christian Petit rappelle les dates de la période de réserve qui s'échelonne du 23 mars au 17 juin. Pour autant, le travail de RFF continue tant en COTECH qu'en COPIL afin de répondre aux exigences de la décision ministérielle du 14 novembre 2011.

L'assemblée acte donc le calendrier de travail suivant :

- 3 Cotech : fin avril, fin mai et fin juin ;
- 1 Copil : 13 juillet (10h00 en préfecture de région)

Par ailleurs, **Christian Petit** rappelle les échéances de RFF :

- 3 ateliers gare les 18, 19 et 20 juin à Béziers, Narbonne et Nissan ;
- 5 commissions consultatives et réunions publiques entre le 26 juin et le 5 juillet

* * *

L'ordre du jour étant épuisé, Monsieur le Préfet de région clôt la séance.