

## Compte-rendu du Comité Technique n°2

- 25 mai 2011 -

<b>réunion du</b>	25 mai 2011	<b>rédigé par</b>	E. PARANT
<b>lieu</b>	DREAL Languedoc Roussillon	<b>le</b>	30/05/2011
<b>n° / affaire</b>	Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan	<b>téléphone</b>	04 99 53 25 49
		<b>télécopie</b>	04 99 52 21 80
<b>référence</b>	Fin étape 1 - Zone de passage préférentielle + conventions de financement	<b>internet</b>	edouard.parant@rff.fr
<b>Présents</b>	<b>DGITM/DIT/RFP1</b> M. Savane – Chargé de mission <b>DREAL LR</b> M. Fauvre – Directeur adjoint M. Burté – Chef de service transports M. Dross – Evaluation environnementale M. Domange – chargé de mission <b>CONSEIL REGIONAL LR</b> M Pinet – Directeur général adjoint M. Metz – Adjoint au directeur Transport M. Orsal – Chargé de projet <b>CA MONTPELLIER</b> M. ROUBIEU – Directeur de l'Urbanisme et de l'Habitat <b>CA BEZIERS MEDITERRANEE</b> M. Maurand – Directeur aménagement M. Baclou	<b>CA LA NARBONNAISE</b> M. Hérail – Directeur des services techniques <b>CA PERPIGNAN MEDITERRANEE</b> M. Paré – Directeur général adjoint <b>RFF</b> M. Petit – Directeur régional M. Parant – Chef de mission M. Beauchet – Chargé d'étude M. Ruiz – Responsable environnement M. Linsale – Responsable foncier M <sup>me</sup> Gibbe – Chargée de concertation M <sup>me</sup> Girodet - Assistante M. Péan – Gestionnaire contrat M. Lombard – RFF siège	
<b>Diffusion</b>	<b>PRESENTS + COFINANCEURS</b>		

# RFF LNMP - CR du Comité Technique n°2 du 25 mai 2011

## Rappel des points à l'ordre du jour

- 1) Point sur les deux conventions de financement
- 2) Examen du dossier de synthèse de la fin d'étape 1

## Préambule

Ce compte-rendu consiste en un relevé des principales interventions faites en séance. Les documents supports au Comité Technique ont été transmis par RFF aux membres du COTECH sous format papier 3 semaines avant la tenue de la réunion.

M. Fauvre, Directeur de la DREAL, souhaite la bienvenue aux membres du Comité Technique de la Ligne Nouvelle Montpellier – Perpignan.. Ne sont pas représentés au Comité technique n°2 les communautés d'agglomération Hérault méditerranée et Carcassonne, ainsi que le Conseil général des Pyrénées Orientales.

La DREAL LR confirme la tenue d'un Comité de Pilotage le 16 juin 2011 à 15h00 en Préfecture de région.

## 1. Point sur les deux conventions de financement

Ce Cotech fait suite à la signature du protocole-cadre du 12 avril 2011 en présence du secrétaire d'Etat chargé des transports, M. MARIANI. Ce protocole signé a été diffusé à l'ensemble des collectivités partenaires. Le montant des conventions doit être réévalué, le Conseil Général de l'Aude ne participant pas actuellement au financement des études. La diffusion d'une nouvelle version du protocole sera réalisée par la DREAL.

RFF demande si des démarches sont engagées par l'Etat et/ou le Conseil régional afin de faire participer le Conseil général de l'Aude au financement des études ; celui-ci avait délibéré le 20 décembre 2010 pour une participation à hauteur de 875 k€.

La DREAL rappelle que l'Europe pourrait apporter un financement, selon les dires de M. MARIANI ; elle propose donc d'attendre avant de prévoir un nouveau tour de table.

Le CR LR invite RFF à mobiliser d'autres cofinanceurs.

RFF rappelle que cette mission incombe à l'Etat, telle que définit dans la lettre du Ministre au Préfet de région le 8 février 2010. Mais RFF aidera autant que possible à rassembler le plus de partenaires autour du projet.

La CA de Perpignan Méditerranée souhaite s'assurer que les montants individuels de chaque collectivité n'évolueront plus avant de solliciter une deuxième délibération de sa collectivité.

La DREAL LR rappelle à l'assemblée le montant des conventions de financement 1 et 2 :

- 1<sup>ère</sup> Convention de financement de **17.30 M€**, au titre du CPER
  - 2<sup>nd</sup> Convention de financement de **15.05 M€**, avec une participation de l'AFIFT
- soit un total de **32.35 M€** qui couvre les 2 premières étapes préalables à l'enquête d'utilité publique.

La répartition financière du protocole-cadre est : 25% Etat - 25% RFF - 25% CR LR - 25% collectivités locales, pour un montant estimé de 42 M€. Pour les 2 premières conventions de financement, du fait de l'absence du CG de l'Aude, la participation du CR LR s'élève à 28.25%, afin de conserver la répartition 50% Etat+RFF / 50 % Collectivités.

La CA de Perpignan demande de revenir sur l'échéancier des 2 Conventions qui prévoient 2 appels de fonds sur 2011. Ces sommes n'ont pas été pas budgétisées pour 2011 par les collectivités. A l'origine, PMCA estime que le financement initialement était étalé sur 5 ans, est à l'heure actuelle engagées sur une période plus courte.

La CA de Montpellier est en accord avec la remarque de la CA de Perpignan, de même que celle de Narbonne.

## RFF LNMP - CR du Comité Technique n°2 du 25 mai 2011

CR LR souhaite décaler le 2<sup>ème</sup> appel de fond sur 2012.

RFF rappelle que l'entreprise publique a déjà avancé 5,8 M€ en 2010. RFF s'étonne que les collectivités n'aient pas budgétisé les sommes nécessaires alors que depuis la fin 2009 (fin du débat public), il les avait informées qu'une nouvelle convention devait être signée afin de poursuivre les études pour un montant annoncé alors d'une quarantaine de million d'euros. Grâce à l'avance de trésorerie faite par RFF, les études ont pu reprendre dès le début de l'année 2010. Mais l'établissement public ne reconduira pas cette démarche. En tout état de cause, les deux conventions couvrent la période préalable à l'enquête publique de 2010 à 2014, soit 5 ans. RFF a pas fait d'appel de fond en 2010.

La DREAL LR propose d'abaisser le premier appel de fond à 25%. Le Grand Narbonne signale que le premier appel de fond de 30% ne pourra être honoré sur 2011. Le CR LR propose d'indiquer un calendrier d'appel de fond indicatif, fonction de l'avancement des études.

RFF annonce que cette action n'est pas possible car le cadre type des conventions est nationale et fait l'objet de délibération en Conseil d'administration de RFF. Par contre il pourrait être possible de modifier l'échéancier.

La DREAL LR propose :

- 1<sup>er</sup> appel de fond de 30% à la signature des conventions (donc sur 2011) pour les deux conventions,
- 2<sup>ème</sup> appel de fond de 30% à 12 mois après la signature (donc sur 2012),
- 3<sup>ème</sup> appel de fond à 18 mois de la signature pour la première convention et 24 mois pour la seconde.

La CA de Perpignan rappelle qu'il faudra engager les démarches pour la convention n°3 dès 2013.

RFF ajoute que cette 3<sup>ème</sup> convention devrait plutôt être montée dès 2012.

Le nouvel échéancier est accepté par les collectivités présentes et est donc acté.

La CA de Montpellier demande pourquoi le paragraphe 8.8.2 n'apparaît pas dans la convention n°2 « pénalité sur les manquements de la collectivité défaillante.. » et demande que cette phrase stipule que la clause ne s'applique qu'au partenaire n'honorant pas l'appel de fond en question. Le CR LR souhaite que cette clause soit supprimée. RFF reformulera l'article afin que seul le partenaire défaillant fasse l'objet de la clause.

Le CR LR souhaite être associé à la gouvernance du projet et est en attente d'une réelle association pour partager les études et pas seulement les résultats.

RFF confirme que ce partenariat est déjà existant et est de plus spécifier dans la convention. RFF précise que toutes études (depuis les PEF) sont en ligne sur le site Internet du projet : [www.lalignenouvelle.com](http://www.lalignenouvelle.com). RFF continuera d'informer régulièrement de l'avancée des études.

La CA de Perpignan constate un décalage entre l'avancée des études de RFF et leur appropriation par les collectivités partenaires car ces dernières n'ont pas suivi de près les études d'étape 1. Il leur sera difficile de récupérer ce décalage. La CA de Perpignan indique que la manière de fonctionnement et de partage des études durant les PEF et le débat public convenait bien à sa collectivité. Cette méthode devrait être mise en place pour l'étape 2.

RFF acquiesce ; effectivement depuis 1 an, la présentation des résultats d'études s'est faite au cours des 3 sessions de commissions consultatives et non devant les instances de gouvernance, faute de mise en place de celles-ci.

Concernant les changements d'adresse, la DREAL LR demande à chaque collectivité de vérifier les coordonnées notées sur la convention et d'envoyer si besoin un rectificatif à RFF.

# RFF LNMP - CR du Comité Technique n°2 du 25 mai 2011

## 2. Présentation du dossier de fin d'étape 1

M. Parant, chef de mission du projet LNMP, commente le diaporama et rappelle le calendrier prévisionnel ainsi que le programme des études à venir jusqu'à la DUP.

RFF alerte sur l'existence d'une date butoir pour lancer les marchés d'étape 2 : 20 juillet 2011.

Au-delà de cette date, les marchés seront caducs. C'est pourquoi RFF souhaite un engagement ferme de l'ensemble des collectivités partenaires. Si ce n'est pas le cas lors du Copil du 16 juin 2011, une nouvelle procédure « marché » devra être relancée et les études devront être reportées après l'élection présidentielle, au printemps 2012.

La DREAL LR signale qu'au moment de l'enquête publique en 2015, les choix faits en 2011-2012 concernant les options de passage puis les tracés devront être justifiés et argumentés, notamment dans les dossiers d'incidences Natura 2000 et les dossiers de dérogation au titre des espèces protégées. M. Dross valide la méthodologie de hiérarchisation des enjeux et est conscient qu'il n'est pas réaliste de mener des inventaires sur toutes les options de passage d'un kilomètre de large et 150 km de long.. Il alerte RFF sur l'importance de l'Environnement – biodiversité – Natura 2000 – les espèces protégées.

La CA de Perpignan souhaite savoir :

- s'il existe une zone rouge, c'est à dire un problème majeur dans la ZPP définie qui pourrait bloquer le projet.
- si la grande vitesse peut être abaissée localement pour éviter un enjeu majeur.

RFF précise que les ZPP étudiées sont aptes à la grande vitesse, tel que cela apparait dans la décision du maître d'ouvrage et que les optimisations seront réalisées plus tard. RFF confirme le choix de zone de passage apte à 350 km/h pour ce stade d'études. Un cas d'adaptation du projet à une contrainte majeure a été récemment identifié sur le CNM, avec modification d'un raccordement.

La DREAL LR confirme que la ZPP proposée conserve l'ensemble des fonctionnalités du projet : grande vitesse / mixité / gare / desserte du territoire (cf. p.101 et 102 du dossier)

La CA de Perpignan demande si la section internationale à 18 ‰ est compatible avec LNMP (nature des trains – insertion paysagère).

Pour le CR LR, il manque des justifications dans le dossier. Le CR LR estime que sur le fond du dossier, RFF n'a pas suffisamment insisté sur :

- Le caractère international du projet,
- la mixité de la ligne de Montpellier à Perpignan,
- la question des gares existantes à valoriser,
- l'articulation du projet LNMP avec la Liaison Toulouse Narbonne (LTN),
- la nécessité de réaliser le projet sans phasage.

La CA de Montpellier estime également que ce « chaînon manquant » ne doit pas faire l'objet d'un phasage.

La CA de Perpignan fait remarquer que dans la séquence 2, deux ZPP sont proposées. Or les deux ZPP posent quelques inquiétudes :

- la mixité « coûte » 750 M€ de plus que la solution tout voyageur,
- la ZPP médiane en version mixte est plus chère de 200 M€ que la ZPP littorale
- La ZPP littorale fait l'objet d'une opposition forte locale

## RFF LNMP - CR du Comité Technique n°2 du 25 mai 2011

La CA de Perpignan s'inquiète du fait que la mixité de la ligne sur cette séquence puisse être abandonnée.

Sa position est la continuité de l'itinéraire fret et la pérennité du doublet de ligne. Elle est cependant consciente que des arbitrages devront être rendus afin de faire le projet.

La CA de Montpellier envisage favorablement la ZPP proposée par RFF. Pour autant, elle évoque le cas de la ZA Marcel Dassault à St Jean de Vedas ; elle espère que RFF pourra avancer rapidement sur le profil en long de la ligne sur cette zone. Elle demande par ailleurs comment interpréter le raccordement LNMP avec la LC et le CNM ? S'agit-il d'une voie supplémentaire ?

Pour RFF il s'agit d'une ambition supplémentaire, si d'aventure le trafic fret et TER sur cette portion du CNM le justifiait.

La CA de Perpignan trouve un parti-pris certain à la lecture du dossier concernant le schéma p. 98 et rappelle la problématique de la traversée du fret à Perpignan. Toutes les options étudiées ne sont pas représentées dans ce schéma.

Le CR LR souhaite savoir si la ZPP permet la mixité totale sur l'ensemble du tracé.

Répondant à la question du CR LR, la CA de Perpignan répond que selon elle, la réponse est non ; elle prend l'exemple de la ZPP dans les Corbières. Selon elle, tel que le projet se profile, la mixité n'est pas assurée sur l'ensemble de la ligne nouvelle. En effet, si une forte opposition pour le tracé littoral (plus adapté à la mixité) apparaît, les autres partenaires mettront en avant le coût de la solution médiane (+ 200 M€) par rapport à la version littoral. Ceci renvoie à l'inquiétude de la CA de Perpignan et donc à leur demande : dans ce secteur, la ligne classique doit être pérenne.

La CA de Béziers fait remarquer des erreurs de nomination quant à la potentielle gare nouvelle « Est » biterrois.

Le CA de Narbonne souligne la vigilance à apporter aux communes des basses plaines de l'Aude et notamment Cuxac d'Aude et Moussan. Elle s'inquiète que le schéma présenté page 98 implique un passage des circulations fret dans la gare de Narbonne.

RFF rappelle que la protection de biens et des personnes est une donnée d'entrée obligatoire. Madame le Préfet de l'Aude, très sensible au sujet, a souligné les forts engagements de l'Etat sur cette thématique dans la région.

Pour le CRLR, il manque des éléments de compréhension sur l'articulation avec la liaison Toulouse Narbonne. Une des options de raccordement de LTN (option nord) semble compromise.

RFF précise que la planification générale du Grenelle prévoit LNMP avant LTN ; ce sera donc à LTN de s'adapter à LNMP. L'option nord du projet LTN impliquerait une seconde traversée des basses plaines de l'Aude.

La DIT confirme que c'est bien la position actée lors du dernier comité technique sur le projet LTN.

### **3. Suites à donner au COTECH n°2**

La DREAL LR demande à l'ensemble des collectivités participantes de transmettre leurs observations et/ou questions à RFF pour le 1<sup>er</sup> juin 2011 au plus tard ainsi que leurs recommandations sur la poursuite des études. Suite au Comité de pilotage du 16 juin 2011, le Préfet de région organisera une consultation formelle des acteurs du territoire sur la base du dossier du maître d'ouvrage. Une synthèse sera produite et jointe au dossier ministériel pour instruction par le ministère.

La DIT confirme que la décision ministérielle doit intervenir début septembre 2011, telle qu'annoncée par le Secrétaire d'Etat lors du COPIL n°2 du 12 mai 2011.

La DREAL LR remercie l'ensemble des participants à ce 2<sup>ème</sup> Comité technique. La séance est clôturée à 11h45.