

# Compte rendu du comité de pilotage des études de la ligne nouvelle Montpellier Perpignan vendredi 27 juillet 2012

**PARTICIPANTS** : voir liste d'émargements 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/>

En introduction, **M. Thierry LATASTE préfet de la région Languedoc Roussillon et M. Robert NAVARRO vice-président de la Région Languedoc-Roussillon** accueillent les membres du comité de pilotage rappelant l'objectif de la matinée qui consiste à faire un point d'étape sur les études en cours. Le prochain COPIL, plus décisionnel, sera l'occasion d'examiner les dossiers ministériels gares et mixité afin d'éclairer les décisions du ministre sur ces deux sujets.

L'ordre du jour est donc le suivant :

- 1- présentation de l'opinion du garant de la concertation
- 2- point d'étape sur le planning de l'opération
- 3 - présentation des projets urbains des collectivités autour des gares
- 4 - point sur les études liées à la mixité
- 5 - points divers

**M. Robert NAVARRO** rappelle l'intérêt majeur que présente ce projet pour la région, projet qui nécessitera un accord global de la part de l'ensemble des acteurs du territoire. Une nouvelle fois il fait part de l'attachement de sa collectivité à la mixité de la ligne sur l'ensemble de son parcours. Enfin, il relate la position des gardiens de la Gardiole, qu'il considère comme cohérente, qui sont attachés au tracé Sud et rejettent le tracé Nord étudié par RFF,

## 1) Opinion du garant de la concertation

**M. Jean Pierre RICHER** rappelle que les retours du garant en COPIL sur la manière dont se passe la concertation sur le projet font partie intégrante de sa mission. Cette dernière l'a amené à être présent à l'ensemble des ateliers, commissions consultatives voire au dernier COTECH. Il précise que nombre de réponses aux questions soulevées à ces occasions ont été apportées, ou sont en passe de l'être. Toutefois, l'évaluation du coût des investissements est un thème qui reste à aborder.

Il note que :

- sur la forme, même si un nombre mineur d'acteurs juge la concertation insuffisante, un réel effort de transparence, d'écoute, d'information et de pédagogie a été réalisé par le maître d'ouvrage que ce soit au titre des articles parus dans la presse ou bien au travers de l'outil de visualisation en 3D des tracés. Il précise également que la tension autour de ce dossier croit au fur et à mesure que l'on se rapproche des points durs (tracés).
- sur le fond, quatre items ont été explorés :
  - Mixité : le garant note que les éléments du débat de décembre 2009 et de la décision de novembre 2011 qui ont fixé la vitesse de la ligne à 350 km/h et ouvert la porte à la mixité partielle n'ont pas suffisamment percolés. Néanmoins cette thématique est bien cernée par RFF modulo la confiance à accorder aux modèles utilisés.

- Gare : les ateliers qui se sont déroulés ces derniers mois auront permis de confronter les hypothèses d'implantation des gares, avec pour corollaire les perspectives de fréquentation, et les projets urbains portés par les collectivités. Le garant souhaite faire part de la grande qualité des présentations réalisées à l'occasion des ateliers spécifiques.
- Tracé : même si au stade actuel des études, les tracés ne sont pas fixés, les interrogations exprimées sur les hypothèses présentées portent tant sur les nuisances engendrées, l'hydraulique, les risques que sur les indemnités à venir. Il faut noter un front commun (élus, riverains, viticulteurs...) face à certaines variantes qui constituent des points durs. Il s'agit plus particulièrement des secteurs de la Gardiole, des basses plaines de l'Aude, de la traversée des Corbières voire du secteur de Baho ou de Peyrestortes (liste non exhaustive). Par ailleurs nombre de personnes ont fait part de leur incompréhension vis à vis de l'éloignement des tracés actuels au regard du tracé défini dans le PIG de 1995.
- Financement : les acteurs sont en attente des éléments de coût sur cette ligne. Néanmoins ils considèrent qu'il ne s'agit pas de sacrifier l'environnement humain au seul critère des coûts. Les disponibilités financières, en lien avec les annonces gouvernementales, ainsi que l'absence de financement européen sont des préoccupations qui sont également présentes.

En conclusion, le garant juge la concertation satisfaisante. Il note la bonne appropriation du projet par le territoire qui fait part, dans le même temps, de sa faible acceptation des impacts potentiels. Il estime que la question des tracés devra être tranchée le plus rapidement possible.

## 2) Point d'étape sur le planning

**M. Edouard PARANT** (RFF) précise que le projet se situe en fin d'étape 2 (choix sur la mixité, la desserte des territoires, le tracé) et qu'un certain nombre d'étapes ont été franchies lors des dernières réunions des commissions consultatives et publiques.

Le calendrier à venir devrait permettre de fixer un COPIL à la rentrée pour éclairer les choix ministériels d'ici fin 2012.

Il rappelle les points saillants de la décision ministérielle du 14/11/2012 qui ont orientés les travaux réalisés depuis cette échéance et les éléments à produire dans les dossiers ministériels :

- compatibilité du tracé avec une vitesse de 350 km/h
- montant des investissements
- perspectives de fréquentation
- mixité
- innocuité vis à vis du réseau actuel

Plus particulièrement sur les dessertes, la décision du 14/11 souhaitait que les dessertes des territoires de Béziers, Narbonne et Perpignan soient examinées avec comme hypothèses :

- une gare centre pour Béziers et Narbonne
- une gare nouvelle pour Béziers, Narbonne et Nissan
- deux gares nouvelles (Béziers et Narbonne)
- une gare nouvelle sur le secteur de Rivesaltes

Concernant les gares nouvelles, et pour chacun des trois territoires concernés, deux sites d'implantation ont été étudiés. Ils présentent chacun des avantages et inconvénients décrits dans l'analyse multicritères qui accompagnera le dossier ministériel.

**M. Christian PETIT** souhaite conclure ce volet de l'ordre du jour en remerciant les collectivités tant pour la qualité du travail qu'elles ont produit mais également pour le respect des échéances qui leur avaient été fixées par RFF.

### 3) Présentation des projets des collectivités

Pour la Domitienne, **M. Michel BOZZARELLI** remercie le préfet pour l'invitation qui lui est faite de venir présenter son projet auprès des membres du COPIL. Il rappelle la déclaration récente du ministre du budget sur le portage de ces grands projets par l'État et les limites de l'intervention des collectivités. Pour autant, la LNMP constitue un formidable outil de relance économique dans le contexte actuel.

C'est dans cet état d'esprit que sa collectivité a travaillé avec comme principes :

- la grande vitesse sur la totalité du parcours
- la mixité sur tout ou partie du tracé
- le positionnement à une échelle de temps suffisamment grande
- une gare comme opportunité d'aménager le territoire bittero-narbonnais et pas uniquement destinée à combler une ZAC

Pour la communauté d'agglomération Béziers Méditerranée, **M. Raymond COUDERC**, plaide au delà du projet qu'il porte pour la réalisation concomitante des gares de Béziers et Narbonne, notamment pour l'optimisation du nombre de voyageurs potentiels qui serait supérieur à celui engendré par une gare unique plus centrale.

Par ailleurs, il rappelle les arguments en faveur de l'implantation de cet équipement sur le secteur Est de Béziers :

- forte population desservie dans un périmètre de 40 mn
- attractivité économique au travers d'un projet d'aménagement (PAE et ZAC) mais aussi du potentiel touristique (littoral et en particulier Agde)
- insertion dans un tissu urbain
- phasage possible des investissements

Concernant le Grand Narbonne, **M. Jacques BASCOU**, précise que le projet porté par sa collectivité ne consiste pas à la simple réalisation d'un bâtiment mais correspond à un projet d'aménagement du territoire partagé par ses acteurs et ce à grande échelle. Il fédère les collectivités de Carcassonne, Lézignan et le département autour d'une vision multimodale (Port de la Nouvelle, aéroport de Carcassonne) avec comme objectifs la redynamisation économique de ce territoire, le rééquilibrage de l'offre touristique vers l'arrière pays et le lien (agrafe) entre les différentes composantes territoriales de cet espace.

Il rappelle le rôle historique de carrefour qu'a toujours joué Narbonne et, à ce titre, place en perspective les projets de ligne entre Narbonne et Toulouse et ceux en direction et sur le territoire de l'Espagne. Il conclut son intervention en demandant que l'on apporte rapidement un éclairage sur la mixité, le tracé, les trafics, les coûts de la LNMP ainsi que sur les perspectives de réalisation de la ligne Toulouse Narbonne.

**M. Thierry LATASTE** remercie les trois collectivités pour leurs présentations et propose un temps d'échange avec la salle après avoir rappelé que même si le coût des gares ne sera pas un critère déterminant de choix au regard de l'investissement global il mérite néanmoins d'être pris en compte.

**M. Hervé BARO**, pour le Conseil général de l'Aude, précise que les considérations de coût doivent être bien évidemment prises en compte mais qu'il ne faut pas pour autant se censurer sur certaines solutions techniques, l'investissement à réaliser devant être perçu comme un investissement à très long terme.

Il apporte son soutien au projet de gare du Grand Narbonne en informant l'assemblée que le développement du réseau routier qui lui est connexe sera porté par le conseil général. Il est en attente de réponse sur la question des tracés et de la mixité. Néanmoins, il propose de les aborder avec un périmètre plus large que celui de la seule LNMP et donc d'y adjoindre une réflexion sur la ligne classique dans la mesure où la mixité ne serait pas assurée sur l'ensemble du linéaire de ligne nouvelle, mais également de prendre en considération le projet Toulouse Narbonne. Il conclut son propos en rappelant que la ligne nouvelle peut être génératrice de nuisances sur les territoires traversés qui peuvent être contrebalancés par les effets bénéfiques d'une gare et qu'à ce titre si le projet de Narbonne n'était pas retenu le CG 11 envisagerait toutes les suites possibles à donner à sa participation au projet.

**M. René ESCOURROU** apporte le soutien de Carcassonne Agglomération au projet porté par le Grand Narbonne en rappelant que cette gare est un outil indispensable du développement de ce territoire et qu'il convient de veiller à la plus grande cohérence entre les projets de la LNMP et celui de Toulouse-Narbonne.

**M. Robert NAVARRO** précise qu'il faut remettre en perspective les questions abordées par ce COPIL, et qu'à ce stade, les éléments techniques et financiers ne permettent pas de rendre un arbitrage sur le dossier « gare ». Pour autant il ne souhaite pas que les décisions qui seront prises influent sur les participations des uns ou des autres sachant que ce projet nécessite la plus grande convergence. En effet il rappelle que la ligne n'est pas encore obtenue. Pour lui, la première des questions à traiter est celle de la mixité qui conditionnera le choix des tracés. Cette dernière renvoie à celle du maintien de la ligne classique face au risque de submersion marine mais également à la libération de sillon avec les conséquences possibles sur le trafic régional. Quant à l'objectif de grande vitesse fixé par l'État, la Région estime qu'il ne s'agit pas d'un point incontournable et que sa réduction pourrait être envisagée. Il propose de travailler par étapes (1ère étape : mixité, 2ème étape : tracé, 3ème étape : gare, 4ème étape : financement) afin de désamorcer les conflits naissants l'important étant que la ligne se réalise car elle constitue un investissement créateur de richesse qu'il convient de mettre en perspective avec certains investissements de « confort » à reporter.

**M. Raymond COUDERC** regrette l'absence du département de l'Hérault en tant que co-financier et rappelle que le coût d'une gare doit être regardé à l'échelle du coût de la ligne puisqu'elle ne correspond qu'à 4 km de cette dernière.

La communauté d'agglomération Perpignan, par la voix de **M. Louis PUIG** se dit en phase avec les propos de la Région sur le report de certains investissements. Il rappelle à titre d'illustration que sa collectivité à accepter que la réalisation d'une gare sur le secteur de Rivesaltes soit envisagée à une échéance plus lointaine car elle ne constituait pas dans l'immédiat un investissement nécessaire à la réalisation de la ligne alors même qu'elle était partie intégrante du SCOT. Il insiste quant à la nécessité de la mixité pour son territoire compte tenu des enjeux environnementaux (pollution, risque, accroissement du trafic, nuisances sonores amplifiées par les vents...). Il rappelle les enjeux pour son territoire et les demandes des communes du SOLER, PEYRESTORTES et de BAHO pour lesquelles l'abandon du tracé établi pour le PIG de 95 n'est pas compréhensible.

**M. Christian THERON** pour la communauté CAHM, défend la mixité sur la totalité du tracé et le positionnement d'une gare nouvelle à l'Est de Béziers. Il exprime le souhait de voir ce projet rapidement confirmé pour en voir le terme.

Après ce temps d'échange, **M. Thierry LATASTE** remercie les représentants de la Domitienne pour leur participation et invite RFF à présenter les éléments relatifs au thème de la mixité devant le comité de pilotage revenu en configuration normale.

#### **4) point sur les études liées à la mixité**

**M. Édouard PARANT** introduit son propos en rappelant le cadre fixé par la décision ministérielle du 14/11 qui stipulait que cet item devait être examiné à l'aune des évolutions de trafic, de la capacité de la ligne classique mais également du coût des investissements associés.

A ces différents titres, il apparaît que la mixité ne s'avère plus indispensable au delà de Sète ce qui compte tenu des raccordements à la ligne classique la justifie, a minima, jusqu'à Béziers (avec des possibilités de croisements ultérieurs sur Nissan, Narbonne et Rivesaltes). De plus, cette configuration préserve une capacité résiduelle de trafic de l'ordre de 30% après mise en service quel que soit le scénario (mixité totale ou partielle). Par ailleurs, la mixité totale impose la réalisation d'une dizaine de kilomètres de tunnel pour l'option littorale (pour 2 si seulement voyageur) au droit des Corbières et de 16,5 si l'option médiane est privilégiée. Enfin la mixité au sud de Narbonne s'avère incompatible avec le couloir de passage sud de la ligne Toulouse-Narbonne, avec le scénario de gare centre à Narbonne et le scénario n°2 de gare nouvelle à l'ouest de Narbonne.

Au-delà de ces premiers éléments l'évaluation des coûts reste à produire afin de compléter les dossiers ministériels (Gare et Mixité) qui seront examinés lors du prochain COPIL.

**M. Robert NAVARRO**, précise que la Région n'est pas convaincue par cette analyse et qu'il faut considérer ce projet au regard :

- d'un investissement à long terme, en tout état de cause au delà de 2050
- de la fragilité de la ligne classique tant en terme de submersion marine que de sa capacité à absorber l'augmentation de trafic

- de l'augmentation du trafic fret qui lui semble sous estimée dans l'étude RFF
- du choc pétrolier à venir et de la raréfaction de cette énergie
- de la grande vitesse fixée pour cette ligne qu'il conviendrait de reconsidérer

Pour autant, il rappelle que la compétition entre grands projets nécessite d'avoir une position commune de l'ensemble des porteurs de ce projet.

**M. Thierry LATASTE** prend note. Pour autant, il considère qu'il n'est pas opportun à ce stade de remettre en cause les décisions ministérielles et propose de rester sur la feuille de route fixée par le gouvernement. Par ailleurs, il estime que la mise en perspective des grands projets à l'échelle européenne nécessite d'introduire dans les meilleurs délais les considérations financières qui permettront les grands arbitrages.

Un prochain comité de pilotage se réunira début octobre. Il prendra connaissance de toutes les implications techniques et financières pour émettre son avis sur les choix définitifs.

Le préfet consultera alors individuellement les collectivités et les forces socio-économiques.

Il transmettra au ministre chargé des transports, avant la fin de l'année, le bilan de cette concertation et ses propositions.

### 5) Points divers

Au-delà de ces considérations d'ordre général, M. le préfet souhaite que les « points durs » du tracé puissent faire l'objet d'un positionnement des collectivités en séance.

A ce sujet, **M. Jean Pierre MOURRE** précise pour Montpellier Agglomération, mais également pour l'ensemble des élus du secteur, son attachement au tracé Sud sur le territoire de la Gardiole, non seulement par cohérence avec les orientations du Scot mais surtout au regard des impacts d'un tracé Nord sur les populations et l'activité économique de ce secteur. Cette position est également partagée par la Région.

**M. Thierry LATASTE** acte que les collectivités se prononcent pour le tracé Sud.

**M. Christian PETIT** et **M. Edouard PARANT** comprennent le souci qui anime les collectivités. Néanmoins l'étude d'un tracé Nord est nécessaire ne serait ce qu'au titre de l'enquête publique à venir pour laquelle RFF doit faire la preuve que la solution retenue est bien la meilleure au sens environnemental tout en restant à un coût acceptable (directive européenne).

**M. Eric FREYSSELINARD**, relaye en qualité de préfet de l'Aude les inquiétudes des élus du secteur de FITOU sur les impacts potentiels de la ligne nouvelle sur les activités économiques et humaines à l'échelle du département.

Concernant les Pyrénées-Orientales et plus particulièrement les secteurs de Baho, Toulouges, et Le Soler, **M. Édouard PARANT** précise que les difficultés rencontrées tiennent à déterminer un tracé permettant la traversée de la Têt sur un terrain naturel présentant une importante déclivité. Concernant Peyrestortes, il informe l'assemblée que les études en cours tiendront compte des nuisances, notamment sonores, que pourraient engendrer la ligne.

L'ordre du jour étant épuisé, **M. Thierry LATASTE** clôt la séance en remerciant l'ensemble des participants et fixe le prochain COPIL à la date du 08 octobre 10h.

Le Préfet,

  
Thierry LATASTE

## Ligne nouvelle Montpellier Perpignan – COPIL du 27 juillet 2012

### Liste d'émargements

Jean-Pierre RICHER, Garant de la concertation  
Marie-Paule BARDECHE, Sous-préfète de Narbonne  
Roland COMBETTES, Vice-président de l'agglomération de Carcassonne  
Hervé BARO, Vice-président du Conseil général de l'Aude  
Thomas CADOUL, Ministère – DIT  
Raymond COUDERC, Sénateur Maire de Béziers, Président de la CA  
Eric FREYSSELLINARD, Préfet de l'Aude  
René BIDAL, Préfet des Pyrénées-Orientales  
Fabrice LEVASSORT, Région Languedoc-Roussillon, Directeur des transports  
Robert NAVARRO, Vice-président de la Région Languedoc-Roussillon  
Thierry LATASTE, Préfet de la région Languedoc-Roussillon  
Jean-Christophe BOURSIN, Secrétaire général pour les affaires régionales  
Christian PETIT, Directeur régional de RFF  
François TAINURIER, Directeur développement de RFF  
Edouard PARANT, RFF, Chef de mission LNMP  
Michel BOZZARELLI, Président de la Communauté des communes de la Domitienne  
Pierre CROS, Communauté des communes de la Domitienne  
Louis PUIG, Perpignan Méditerranée Communauté d'Agglomération  
Christian THERON, Communauté d'agglomération Hérault Méditerranée  
Alain ROUSSEAU, Secrétaire général de la préfecture de l'Hérault  
Patrick BURTE, DREAL, Chef du service transports  
Hervé ODORICO, DREAL, Chargé de mission transports  
Mireille JOURGET, Directrice de la DDTM de l'Hérault  
José PERERA, Agglomération Le Grand Narbonne  
Martine LEROY, Sous-préfecture de Béziers  
Thibault LECLERCQ, Directeur déplacements du Conseil général des Pyrénées-O  
Philippe PARE, Perpignan Méditerranée Communauté d'Agglomération, DGAST  
Jacques BASCOU, Président Le Grand Narbonne  
Serge BRUNEL, Le Grand Narbonne, DGS  
Thierry COULANQ, AREP – BET La Domitienne  
Serge PESCE, Vice-président de La Domitienne  
Alain PEREA, DGA Le Grand Narbonne  
Denis MILLET, DG Aménagement du Territoire, CA Hérault Méditerranée  
Jacques MAURAND, Communauté d'agglomération Béziers Méditerranée, DGST  
Christian VINCENDET, Communauté d'agglomération Béziers Méditerranée  
Camille VIVIER, Communauté d'agglomération Béziers Méditerranée  
Michel SUERZ, Vice-président Communauté d'agglomération Béziers Méditerranée  
Alain BIOLA, Vice-président Communauté d'agglomération Béziers Méditerranée  
Caroline FRIOL, Communauté d'agglomération de Montpellier, DUH  
Jean-Pierre MOURE, Président de la Communauté d'agglomération de Montpellier  
Jean-Pierre DEGAEFF, Conseil général de l'Aude  
Bernard PUJOL, Directeur des transports du Conseil général de l'Aude  
Bruno TOURRE, Chargé de mission SGAR  
Valérie DURAND, RFF, Communication  
Nicolas ALADERN, RFF, responsable technique  
Anne-Lise GIBBE, RFF, Concertation  
Bruno BEAUCHET, RFF, responsable socio-économie