

Comité de pilotage Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan 26 octobre 2016

Madame la Présidente de Région Occitanie et **Monsieur le Préfet de Région** accueillent les participants et ouvrent la séance.

Monsieur le Préfet de Région rappelle le contexte de la ligne nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) qui fait l'objet d'études depuis de nombreuses années permettant la prise de la décision ministérielle n°3 du 29 janvier 2016 validant tracé et gares nouvelles. Deux comités techniques se sont déroulés les 11 mai et 13 octobre derniers. Il souligne les conclusions de l'observatoire de la saturation ferroviaire et attire l'attention sur l'évolution du contexte réglementaire imposant une reprise des dossiers.

Madame la Présidente de Région rappelle l'attachement du Conseil Régional à ce projet qui s'inscrit dans une action large et globale sur tous les sujets ferroviaires. Elle rappelle la nécessité de disposer d'une ligne à grande vitesse pour relier l'Occitanie à Paris et à l'Europe et qui contribuera également à l'amélioration de la liaison Toulouse-Montpellier. Elle acte l'évolution du contexte jurisprudentiel mais reste déterminée à la préservation d'une vision d'ensemble du projet tout en présentant une première phase opérationnelle réaliste.

EVOLUTION DU CONTEXTE JURISPRUDENTIEL

La parole est donnée à **M. Rebeyrotte, Coordonnateur technique et financier** du projet, qui présente à l'assemblée les conséquences de la jurisprudence récente Poitiers-Limoges¹ ayant conduit à une annulation de la déclaration d'utilité publique. Il est désormais indispensable d'apporter des informations crédibles quant aux modalités de financement et de répartition envisagées pour le projet dès le stade de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, au moyen d'un protocole de financement qui sera intégré au dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

M. Rebeyrotte indique que le dossier LNMP tel qu'il a été initialement conçu sur la base de la décision ministérielle n°3 se trouve fragilisé car n'intégrant aucun élément précis sur le financement. Cette fragilité est d'autant plus préoccupante que le projet LNMP a été classé dans les secondes priorités par le rapport de la Commission Mobilité 21, qui a toutefois recommandé l'inscription d'une provision pour la réalisation de premiers travaux de désaturation de la ligne existante.

Les travaux de l'observatoire de la saturation entre Nîmes et Perpignan ayant montré que la section entre Montpellier et Béziers est très chargée, une première phase incluant cette section permettrait d'accélérer le projet, non seulement pour la première phase, mais aussi pour la suite qui deviendrait moins chère, donc plus facile à financer, et verrait son caractère de maillon manquant renforcé.

Le dossier d'enquête publique porterait sur une première phase de réalisation tout en présentant les données d'ensemble du projet. La suite quant à elle pourrait faire l'objet d'une actualisation du projet d'intérêt général (PIG) permettant une poursuite des acquisitions foncières.

¹Annulation du Conseil d'État en date du 15 avril 2016 de la déclaration d'utilité publique des travaux nécessaires à la LGV Poitiers-Limoges
<http://www.conseil-etat.fr/Decisions-Avis-Publications/Decisions/Selection-des-decisions-faisant-l-objet-d-une-communication-particuliere/CE-15-avril-2016-Federation-nationale-des-associations-des-usagers-des-transport>

PHASAGE

Le constat étant posé, **M. Rebeyrotte** expose les 3 solutions de phasages que sont Béziers, Nissan et Narbonne, celles allant jusqu'à Rivesaltes étant exclues car couvrant presque tout le projet.

Mme Malherbe, Présidente du Conseil Départemental des Pyrénées Orientales, et **M. Baro, Vice-Président du Conseil Départemental de l'Aude**, sollicitent des précisions quant à cette notion de saturation. **M. Rebeyrotte** explique qu'il s'agit d'un phénomène global concernant aussi bien les circulations fret que les voyageurs. Il précise que c'est bien la section Montpellier-Béziers qui est la plus problématique à ce jour et qu'un phasage à Béziers suffirait à soulager la ligne historique. Un phasage à Narbonne n'aurait pas d'effets supplémentaires sur la saturation.

M. Rebeyrotte propose une comparaison des 3 phasages :

- le phasage à Béziers permet de limiter le surcoût, n'impose pas la réalisation d'une gare nouvelle et permet un gain de temps de 18 minutes pour les voyageurs ; pour le fret, les gains de temps seraient très variables, mais pourraient dépasser une heure.
- le phasage à Nissan ne dispense pas du raccordement de Villeneuve-lès-Béziers car la mixité entre ces deux villes serait très préjudiciable à l'environnement. Son bilan avantage/inconvénient est ainsi peu favorable.
- le phasage à Narbonne présente de grandes difficultés techniques. Le raccordement H' à la ligne existante devra être démolé à terme et génère des conflits de circulations. L'impact sur la désaturation s'en trouverait amoindri. Ce phasage présente par ailleurs un coût plus significatif.

Mme la Présidente de Région souhaite attirer l'attention sur des délais de réalisation très différents. Pour Narbonne, il est nécessaire d'envisager des travaux d'ensemble pour ne pas dégrader le service et d'intégrer les liaisons vers Toulouse. Elle rappelle également que le report de la réalisation de la section Rivesaltes – Le Soler a déjà acté.

Mme Malherbe, Présidente du Conseil Départemental des Pyrénées Orientales, souhaite des précisions sur les décisions antérieures relatives au phasage du tronçon final. **M. Rebeyrotte** confirme qu'il n'y a aucune remise en cause et que les décisions qui ont été prises demeurent. **M. Cartier, chef du bureau de la planification des infrastructures ferroviaires**, justifie ce point en rappelant la nécessité de poursuivre les réflexions pour mieux insérer ce barreau dans son environnement.

M. Got, Vice-Président de la communauté d'agglomération Perpignan Méditerranée, fait part de sa déception quant à l'idée de phasage. Il considère que la ligne doit être réalisée dans son ensemble. **M. le Préfet de Région** rappelle que le phasage est rendu nécessaire par les contraintes d'engagement financier. **Mme la Présidente de Région** entend la préoccupation des territoires, et souligne qu'il n'est pas question de s'arrêter à Béziers : la ligne nouvelle s'entend globalement. Elle alerte sur les risques encourus et les retards qu'entraînerait une réalisation d'un seul tenant. Le phasage est une véritable opportunité qu'il faut saisir, et qui n'est qu'une étape.

M. Bascou, Président du Grand Narbonne, rappelle la demande de mai dernier relative aux éléments de précisions sur le financement. Il demande par ailleurs des garanties engageant la réalisation sur la globalité du projet. Il s'interroge également sur les difficultés techniques du nœud de Narbonne, difficultés connues de longue date et qui auraient mérité d'être anticipées. Il demande enfin des précisions sur les financements européens.

Mme la Présidente de Région rappelle l'utilité de libérer la ligne classique des circulations fret et grande vitesse pour permettre une amélioration du fonctionnement des trains du quotidien. Elle partage le souci des territoires de disposer de garanties et accueille favorablement les demandes d'engagements globaux et pérennes tout en sollicitant un phasage adapté aux réalités budgétaires et

techniques. Elle demande enfin que la grande vitesse ne soit pas opposée aux trains du quotidien et qu'au contraire, une vision systémique des déplacements soit recherchée.

M. Baro, Vice-Président du Conseil Départemental de l'Aude, se dit inquiet par le choix d'une déclaration d'utilité publique partielle et demande des précisions sur les phasages.

M. Rebeyrotte apporte des précisions et évoque les possibilités de phasage fonctionnel ne présentant pas un caractère suffisamment pertinent. Concernant les financements européens, il rappelle avoir rencontré dès 2015 la Commission Européenne qui lui a confirmé son soutien au projet se situant sur le corridor méditerranéen, considéré comme à fort enjeu. Pour mémoire, le CNM a bénéficié de participations à hauteur de 10 % (hors gares). Le montant n'est pas figé mais M. Rebeyrotte indique que le maximum prévu par les textes est de 30 % pour ce genre de projet, mais que ses interlocuteurs de la DG MOVE considèrent que raisonnablement il faut tabler sur une participation de l'ordre de 10 à 20 % maximum. Pour CNM, le taux de subvention a été de 10 %.

Mme Malherbe, Présidente du Conseil Départemental des Pyrénées Orientales, et **M. Carbonnel, Vice-Président de la communauté d'agglomération de Carcassonne Agglo**, demandent des précisions sur les modalités d'attribution des fonds européens, et notamment si une DUP partielle serait problématique. **M. Rebeyrotte** précise que l'Union Européenne ne s'engagera pas définitivement sur un taux de participation et qu'il faudra construire le protocole en conséquence, cette participation venant en déduction in fine. **M. Cartier, chef du bureau de la planification des infrastructures ferroviaires**, se montre rassurant en faisant le parallèle avec GPSO, dont la ligne nouvelle Bordeaux-Dax, en première phase, bénéficie d'une subvention européenne à hauteur de 50 % du coût des études d'avant-projet détaillé sur la période 2014-2019, bien que le projet ait fait l'objet d'un phasage en 2013. Il précise par ailleurs qu'il sera possible de compléter la DUP partielle sur la première phase du projet LNMP par des arrêtés préfectoraux de projet d'intérêt général (PIG) sur la suite du tracé afin de préserver la réalisation future du projet dans sa globalité.

M. Saurel, Président de Montpellier Méditerranée Métropole, demande à ce que les députés européens soutiennent activement et publiquement le projet. Il précise qu'il leur écrira prochainement en ce sens. Il demande pour des lignes comparables à LNMP, quel est le niveau d'engagement de l'Europe. **M. Rebeyrotte** indique qu'il n'existe pas de règles mais que lorsque le projet traverse la frontière les participations sont majorées à 40 % (Lyon-Turin et Brenner). Il se renseignera pour obtenir les taux de participations sur les projets similaires. **Mme la Présidente de Région** indique que plus l'enquête publique est retardée, plus mauvais est le signal envoyé à l'Union Européenne. Elle réaffirme toute sa détermination pour obtenir les subventions les plus importantes. Elle souhaite en ce sens disposer de visibilité lors d'un prochain comité de pilotage et attend un bilan des taux de participation de l'Union Européenne sur les lignes à grande vitesse réalisées sur le territoire communautaire.

M. Auriol, Vice-Président de la communauté d'agglomération Béziers Méditerranée, demande des précisions sur la réalisation différée de la gare nouvelle de Béziers. L'agglomération demande en contrepartie une rénovation conséquente de la gare centrale. **M. Rebeyrotte** prend acte de cette demande, même si le projet ne l'intègre pas à ce jour. **M. Cartier, chef du bureau de la planification des infrastructures ferroviaires**, précise que, le cas échéant, des solutions pourront être trouvées, le moment venu, dans le cadre des contrats de plan Etat-Région, comme cela peut s'observer pour d'autres grands projets ferroviaires. **Mme la Présidente de Région** souhaite rassurer l'agglomération et rappelle le travail engagé par la région et l'agglomération pour faire de la gare centre de Béziers un vecteur de développement de l'intermodalité.

CALENDRIER

M. Rebeyrotte présente les éléments de calendrier pour la poursuite des procédures. Si le comité de pilotage acte le phasage, une nouvelle décision ministérielle (N°4) sera sollicitée. La reprise des études et l'engagement de la mission de financement pour la définition d'un protocole de financement pourraient permettre un engagement des procédures préalables à l'enquête publique (saisine de l'Autorité environnementale et du Commissariat Général à l'Investissement) pour octobre 2017. Une décision Ministérielle pourrait ensuite intervenir pour engager l'enquête à la fin de l'hiver 2017/2018. Les études complémentaires nécessiteront l'établissement d'une nouvelle convention financière de 10 millions d'euros.

Mme Malherbe, Présidente du Conseil Départemental des Pyrénées Orientales, demande de la transparence vis-à-vis des populations sur le décalage des procédures et que l'on soit en capacité de montrer que le dossier avance. **M. Kruger, Directeur Régional de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement**, rappelle le contexte jurisprudentiel et la solidité que viendra apporter un protocole de financement sur un projet majeur comme celui-ci.

M. Baro, Vice-Président du Conseil Départemental de l'Aude, souhaite revenir sur les acquisitions foncières et le PIG. Il alerte sur des acquisitions qui se fondent aujourd'hui sur un fuseau large et donc qui prévoient des emprises inutiles à terme. Il demande que le PIG soit réduit sur la base du tracé le plus précis et donc la largeur la plus limitée connue à ce jour.

POINTS À VALIDER PAR LE COMITE DE PILOTAGE

Monsieur le Préfet de Région appelle les partenaires à se prononcer sur un phasage, la validation de l'engagement d'une nouvelle convention permettant la poursuite des études en vue d'une DUP sur la première phase et d'un PIG pour préserver la réalisation future du projet dans sa globalité, et à confirmer la recherche d'un protocole de financement entre l'État et les collectivités locales.

M. Got, Vice-Président de la communauté d'agglomération Perpignan Méditerranée, fait savoir que la collectivité qu'il représente est défavorable au phasage et que si le comité de pilotage s'engage en ce sens, elle ne souhaite plus poursuivre son engagement financier.

M. Auriol, Vice-Président de la communauté d'agglomération Béziers Méditerranée, précise que l'intercommunalité bitteroise s'interroge également et attend des garanties fortes pour poursuivre son engagement.

M. Bascou, Président du Grand Narbonne, rappelle le besoin d'assurance sur la globalité de la réalisation.

M. Baro, Vice-Président du Conseil Départemental de l'Aude, indique poursuivre son engagement sous réserve de garanties sur la globalité du projet. Il rappelle son souhait de rencontrer rapidement M. Rebeyrotte dans la perspective du protocole de financement à construire dans les meilleurs délais.

M. Carbonnel, Vice-Président de la communauté d'agglomération de Carcassonne Agglo, confirme son soutien au projet tout en demandant la mise en œuvre de garanties fermes sur la totalité et notamment l'engagement du PIG. Il souhaite un plan de financement clair.

M. Saurel, Président de Montpellier Méditerranée Métropole, soutient sans réserve le projet mais rappelle sa demande de disposer d'un benchmark européen sur les financements de la

Commission Européenne. Il sollicite fortement la présence et le soutien du Département de l'Hérault. Il propose de réunir en session extraordinaire l'association des villes à grande vitesse pour poursuivre les réflexions.

Mme Malherbe, Présidente du Conseil Départemental des Pyrénées Orientales, s'interroge sur les prises de position et attire l'attention sur la nécessaire mobilisation de tous les cofinanceurs en faveur de ce projet majeur.

Mme la Présidente de Région se dit inquiète pour le développement territorial local comme régional, demande une mobilisation totale et en appelle à un signal fort et courageux donné aux territoires. Elle rappelle que le protocole de financement à élaborer intégrera des garanties et des engagements fermes permettant de conserver au dossier sa portée globale.

M. Cartier, chef du bureau de la planification des infrastructures ferroviaires, rappelle que la Commission Mobilité 21 a recommandé, dans son rapport, que le travail qu'elle avait mené soit effectué à nouveau dans un délai de cinq ans, ce qui conduirait à une revoiture du classement des projets selon leurs priorités en 2017/2018. Cette actualisation pourrait constituer une opportunité pour le projet LNMP, dont la réalisation de la première phase pourrait être anticipée dans les premières priorités, au regard des niveaux de trafic constatés. En revanche, un éventuel blocage du projet constituerait un signal défavorable de ce point de vue.

Monsieur le Préfet conclut la séance en remerciant l'ensemble des participants à ce comité de pilotage.