

**Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan**  
**Première phase entre Montpellier et Béziers**  
**COMITE TECHNIQUE #17**  
**Visioconférence du 2 octobre 2020**

Participants : cf. annexe liste de présence.

Pièce jointe : support de présentation.

## **INTRODUCTION**

Madame **Régine BREHIER**, présidente du comité technique, accueille et remercie les participants de leur présence en visioconférence et par téléphone.

Elle présente le nouveau directeur responsable du projet de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) au sein de SNCF Réseau, monsieur **Stéphane LUBRANO**. Ce dernier exprime toute sa fierté de porter ce projet et rappelle que toute son équipe est mobilisée pour conduire cette première phase du projet jusqu'à la déclaration d'utilité publique.

Dans le cadre de la concertation publique Madame **Sofia ALIAMET** a été nommée garante avec monsieur **Pierre-Yves GUIHENEUF** par la commission nationale du débat public le 3 juin 2020 ; elle est présente. Elle rappelle que les garants sont indépendants, qu'ils n'ont pas à se prononcer sur le projet. Ils veillent à la qualité de l'information et des échanges avec les citoyens dans cette phase de concertation.

## **PRÉSENTATION DU PROJET LNMP ET RAPPEL DU CONTEXTE**

*La transcription des temps d'échange et des questions-réponses ont été réunies en seconde partie du présent compte rendu.*

Monsieur **Nicolas ALADERN**, de SNCF Réseau, présente le projet LNMP et ses objectifs. Il rappelle que le projet consiste en la création de 150 kilomètres de ligne ferroviaire à double voie apte à la grande vitesse entre Montpellier et Perpignan, auxquels s'ajouteront environ 30 kilomètres de raccordements ferroviaires au réseau ferré existant. Deux gares nouvelles sont également prévues. Une gare à Béziers-Est, ainsi qu'une gare à Narbonne-Ouest. La ligne sera mixte (voyageurs et fret) sur les portions Montpellier-Béziers et Rivesaltes-Toulouges. Elle sera exclusivement réservée aux voyageurs entre Béziers et Rivesaltes. La ligne nouvelle sera réalisée progressivement, en plusieurs phases. Une première phase entre Montpellier et Béziers, puis des phases ultérieures entre Béziers et Perpignan. Après un débat public au printemps 2009 qui a confirmé l'opportunité de la ligne, l'ensemble du projet (tracé, dessertes, sections mixtes, sites d'implantation des gares nouvelles, phasage, etc.) a été validé par différentes décisions ministérielles. Le coût du projet global est estimé à 5,56 milliards d'euros. Le montant de la première phase Montpellier-Béziers est évalué à 1,855 milliards d'euros. Ces montants, fixés aux conditions économiques de juillet 2014, sont inscrits dans les décisions ministérielles n°3 et 4.

Monsieur **Nicolas ALADERN** précise que le projet vise à répondre aux objectifs rappelés dans l'exposé des motifs de la loi d'orientation des mobilités (LOM), à savoir :

- renforcer la place et la connexion de la région Occitanie au sein du réseau européen à grande vitesse ;
- améliorer les performances (temps, fréquences, dessertes, fiabilité) du système ferroviaire afin de favoriser le report modal des voyageurs et du fret vers le train ;
- accroître la capacité de circulation des trains, notamment les TER pour les déplacements du quotidien ;
- offrir un mode de transport fiable qui réponde aux attentes du développement durable du territoire (réduction de la pollution et des émissions de gaz à effet de serre) ;
- accompagner la dynamique économique locale.

Monsieur **Nicolas ALADERN** rappelle que la LOM prévoit un engagement des travaux entre Montpellier et Béziers dans un horizon à dix ans (fin 2029), et celui des travaux sur la section Béziers-Perpignan à une échéance de vingt ans. Il précise que les collectivités locales seront parties prenantes du financement de ces travaux.

Monsieur **Nicolas ALADERN** rappelle également que le projet LNMP correspond au « chaînon manquant » du corridor ferroviaire méditerranéen entre l'Europe centrale et l'Espagne. À terme, le projet LNMP se raccordera au nord avec le contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier, et au sud avec la section internationale (ligne ferroviaire entre Perpignan et Figueras en Espagne – Línea Figueras Perpignan). Il indique que les deux gares nouvelles à Béziers-Est et Narbonne-Ouest ne font pas partie de la première phase du projet entre Montpellier et Béziers (elles relèvent des phases ultérieures).

Monsieur **Nicolas ALADERN** poursuit l'exposé en spécifiant que les temps de parcours seront particulièrement améliorés. Lorsque le projet LNMP sera terminé, le temps de parcours entre Montpellier et Perpignan pourra être réduit de 39 minutes (aujourd'hui, il faut 1h25 pour relier ces deux villes sans arrêt intermédiaire). Sur ce même parcours, le gain de temps apporté par la première phase sera de 18 minutes.

Monsieur **Nicolas ALADERN** rappelle les dernières orientations prises depuis 2017, à savoir :

- une forte mobilisation de la Région Occitanie en faveur du projet ;
- une forte volonté des partenaires de relancer le projet ;
- la mise à jour des arrêtés préfectoraux qualifiant le projet d'intérêt général le 30 janvier 2019 ;
- un projet retenu dans les priorités d'investissements du gouvernement par le Conseil d'orientation des infrastructures (rapport de Philippe DURON) ;
- un projet dont la priorité est confirmée par la loi d'orientation des mobilités ;
- un comité technique avec l'ensemble des partenaires le 14 mai 2020 ;
- une réunion restreinte (État, Conseil régional, SNCF Réseau) le 11 juin 2020.

## ÉTAPES JUSQU'À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE – PLANNING

Monsieur **Nicolas ALADERN** énonce les prochaines étapes d'ici l'enquête d'utilité publique, à savoir :

- la concertation demandée par la Commission nationale du débat public (CNDP) suite à l'expiration du délai de cinq ans entre la fin du débat public et l'ouverture de l'enquête publique ;
- la mise à jour du dossier d'enquête d'utilité publique ;
- la signature des conventions de financement liées aux études et procédures ;
- la signature d'un protocole d'intention de financement des travaux et acquisitions foncières ;
- les saisines pour avis de l'Autorité environnementale (Ae) et du Secrétariat général pour l'investissement (SGPI).

Monsieur **Nicolas ALADERN** rappelle que le périmètre de la déclaration d'utilité publique (DUP) concernera uniquement la première phase du projet entre Montpellier et Béziers. En revanche, l'étude d'impact portera sur l'intégralité du projet avec des études approfondies sur la première phase et des analyses macroscopiques pour les phases ultérieures, conformément au code de l'environnement.

Il ajoute que la mise à jour du dossier d'enquête d'utilité publique inclut entre autre la mise à jour :

- des études socio-économiques ;
- de l'état initial de l'environnement ;
- de l'étude d'impact environnementale ;
- du dossier support à l'enquête d'utilité publique.

Monsieur **Nicolas ALADERN** expose ensuite le planning qui a été détaillé et présenté lors de la réunion État/Région/SNCF Réseau du 11 juin 2020. Dans ce calendrier initial, la saisine de l'Ae et du SGPI était initiée en juin 2021 et le lancement de l'enquête d'utilité publique pouvait débuter en avril 2022.

Monsieur **Nicolas ALADERN** ajoute que, à ces annonces, l'État et le Conseil régional ont partagé la volonté d'optimiser les délais, à savoir :

- une saisine de l'Ae et du SGPI au 1<sup>er</sup> mai 2021 ;
- un démarrage de l'enquête publique au plus tôt, à partir de septembre 2021.

Ce qui conduirait à un gain de sept mois sur le planning initial.

Monsieur **Stéphane LUBRANO** précise que ce planning initial présenté avait déjà été optimisé. Il souligne que des gains de temps avaient été prévus sur l'actualisation des études socio-économiques et la mise à jour des études environnementales, l'Ae étant saisie sur la base d'une mise à jour partielle des études

environnementales (sans un cycle biologique complet pour les inventaires faune, flore et habitats), et l'actualisation des données se poursuivant en temps masqué pendant la saisine du service instructeur.

Monsieur **Stéphane LUBRANO** indique que, pour répondre au premier point des attentes de l'État et du Conseil régional, SNCF Réseau explore toutes les pistes pour réduire des délais qui sont déjà très tendus. Il précise que cet effort nécessitera de travailler sur la consistance du dossier et imposera une analyse juridique pour vérifier la conformité du dossier et sa solidité contre les potentiels recours. Quant aux délais entre la saisine de l'Ae et le démarrage de l'enquête publique, monsieur **Stéphane LUBRANO** déclare que même si SNCF Réseau ne dispose pas de tous les leviers, la direction stratégique de SNCF Réseau a été sollicitée pour identifier, sur la base d'un retour d'expérience des grands projets en cours ou terminés, les différentes sources d'amélioration envisageables. Il a exprimé le souhait que les membres du Copil puissent valider ces pistes d'optimisation, le nouveau planning et partager les contraintes afférentes.

**Madame Pierrette OUAHAB**, cheffe du bureau de l'environnement à la préfecture de l'Hérault, attire l'attention des membres du comité quant au planning annoncé. Elle précise qu'il faudra absolument prendre en compte les délais incompressibles (trois semaines à un mois) de mise en compatibilité des documents d'urbanisme pour les communes impactées par cette première phase. Elle ajoute qu'un manquement conduirait à un vice de forme dans la procédure de mise en l'enquête publique.

Madame **Régine BREHIER** note cette remarque et précise qu'une réunion inter-services de l'État sera prochainement programmée par la DREAL pour identifier et articuler les différentes procédures.

Monsieur **Stéphane LUBRANO** poursuit l'exposé en présentant le dispositif mis en place pour la concertation (du 2 novembre au 4 décembre 2020) demandée par la CNDP (décision n°2020/64/LNMP/8 en date du 3 juin 2020). Ce dispositif participatif comprendra notamment :

- trois commissions consultatives en distanciel prévues les 2 et 3 novembre 2020, sous l'égide des préfets des trois départements concernés par le projet ;
- une réunion publique en distanciel le 5 novembre 2020, SNCF Réseau et certains partenaires seront dans un studio et la réunion publique sera diffusée sur internet avec possibilité pour le public d'interagir ;
- douze débats mobiles planifiés les trois dernières semaines de novembre 2020, dont une grande partie dans les gares des cofinanceurs de la première et de la seconde phase ;
- deux ateliers thématiques (desserte ferroviaire et insertion paysagère) prévus début décembre 2020 ;
- des expositions dans les mairies des communes de la première phase ;
- un dispositif numérique d'information via le site internet.

Madame **Sofia ALIAMET**, garante de la CNDP, ajoute que les garants ont été associés à la définition de ce processus de concertation qui a été validé par la CNDP. Elle précise que les garants prendront part aux différents rendez-vous.

Monsieur **Nicolas ALADERN** aborde à présent la mise à jour des études environnementales et socio-économiques. L'ensemble des marchés ont été lancés et l'état d'avancement est conforme au planning présenté en comité technique et lors de la réunion État/Région/SNCF Réseau du 11 juin 2020.

Monsieur **Nicolas ALADERN** introduit le volet financier en rappelant que le protocole cadre de 2011 estimait un coût total des études jusqu'à l'enquête publique à 42 millions d'euros. À la date d'aujourd'hui, 32 millions d'euros ont déjà été consommés via deux conventions de financement. Deux autres conventions (100 % État et 100 % Conseil régional) ont été récemment signées pour des montants de 3.33 millions d'euros chacune. Une dernière convention de 3.33 millions d'euros doit être signée prochainement. Elle sera financée par les collectivités territoriales et les 3 conseils départementaux, soit une participation de 333 333 euros par partenaire. Le projet de convention, dont une première version a été envoyée aux partenaires avant le comité technique, sera présenté pour validation lors du prochain comité de pilotage.

Monsieur **Nicolas ALADERN** poursuit en énonçant les différentes grandes options de financement du projet. On distingue ainsi plusieurs modes possibles :

- Un financement « classique » par l'État et les collectivités territoriales au travers d'une convention de financement avec une clé de répartition des financements définie entre les partenaires.
- Un financement via la création d'une société de financement conformément à l'article 4 de la LOM. À ce titre, la loi impose une décision de l'autorité administrative d'engager l'enquête publique, une contre-

expertise positive à l'évaluation socio-économique, ainsi qu'un plan de financement approuvé par l'État et les collectivités territoriales qui financent le projet.

Madame **Régine BREHIER** souligne que ces deux options sont toujours en cours d'étude.

Monsieur **Nicolas ALADERN** précise que la création de cette société de financement doit intervenir par ordonnance dans un délai de 24 mois à compter de la promulgation de la loi, soit à la date butoir du 24 décembre 2021. Cette date a été récemment révisée par le gouvernement suite à la crise sanitaire et le délai prolongé de 4 mois.

Monsieur **Nicolas ALADERN** conclut ce volet financier en spécifiant que le projet est éligible à l'obtention de subventions européennes au titre du financement des études et des travaux. À ce titre, 50 % des études sont éligibles et pourraient conduire à une subvention maximale de 9 millions d'euros (disponible à la fin des études) et 30 % des dépenses présentées au titre des travaux de la première phase du projet pourraient être subventionnables.

## FONCIER

Monsieur **Nicolas ALADERN** présente le volet foncier pour lequel deux conventions de financement d'un montant total avoisinant les 24 millions d'euros ont déjà été signées. Une troisième convention a été signée en décembre 2019 pour un montant de 5 M€ et cofinancée par l'État et la Région à hauteur chacun de 2,5 millions d'euros. Une quatrième convention de 5 millions d'euros doit être signée en 2021. L'État et le Conseil régional participeront à hauteur de 833 333 euros chacun. Les 3.33 millions d'euros restants seront financés par les autres collectivités territoriales, soit une participation de 333 333 euros par collectivité.

Madame **Sylvie MARTIN**, de SNCF Réseau, présente l'état des acquisitions réalisées depuis 1995 avec une surface totale d'achat de 264,4 hectares auxquels s'ajoutent les promesses de vente actuelles et engagées de 1,3 hectare et un prévisionnel à mobiliser de 27,4 hectares.

Madame **Sylvie MARTIN** illustre ses propos en listant les dossiers fonciers sur les communes de Villeneuve-lès-Béziers, Lattes et Nissan-lez-Ensérune.

Madame **Sylvie MARTIN** informe les représentants des conseils départementaux d'une prochaine sollicitation des chambres d'agriculture dans le cadre de la mise à jour des études agricoles et viticoles.

## COPIL

Monsieur **Nicolas ALADERN** expose à présent l'ordre du jour proposé pour le prochain comité de pilotage dont la date n'a pas été encore arrêtée.

Il donnera lieu à un rappel du contexte du projet, un rappel des différentes étapes qui conduiront à l'enquête d'utilité publique, un point sur le financement des études et procédures jusqu'à la DUP, ainsi que du financement du projet. Il actera également les différentes échéances des prochains Copil, ainsi que les différentes décisions que devront prendre les membres du comité.

## TEMPS D'ÉCHANGE

Madame **Régine BREHIER** a proposé au cours de l'exposé plusieurs temps d'échange. Vous trouverez ci-dessous, une synthèse des différentes questions posées et remarques faites ; elles ont été regroupées par entité.

### Conseil départemental de l'Hérault

Le conseil départemental de l'Hérault précise que dans le projet de convention de financement n°5, il conviendra de modifier le deuxième paragraphe du volet « Gestion des écarts » En effet, il a été omis l'accord préalable de l'ensemble des cofinanceurs. Monsieur **Nicolas ALADERN** confirme que cet oubli sera modifié.

Le conseil départemental souhaite savoir comment seront reversées les subventions européennes. Monsieur **Nicolas ALADERN** indique que les modalités de reversement n'ont pas encore été définies. Il conviendra au comité de pilotage de les acter. Une modalité possible consisterait à réinjecter ces subventions pour le financement des prochaines étapes du projet.

**Damien TEICHNER** précise qu'une autre solution pourrait être que ces subventions viennent en remboursement des sommes versées par les différents cofinanceurs.

Le conseil départemental précise qu'il n'a pas eu connaissance du projet de la prochaine convention portant sur les acquisitions foncières. Monsieur **Nicolas ALADERN** souligne que cette convention est en cours de rédaction et qu'elle sera diffusée ultérieurement.

Le conseil départemental rappelle que les collectivités situées sur le tracé de la première phase ne sont pas les seules ni même nécessairement les principales bénéficiaires de cette première phase. Les gains de temps sont liés aux services et vont bénéficier à tous. Il est normal que la clé de financement des études et du projet implique l'ensemble des partenaires du projet complet.

### **Conseil départemental de l'Aude**

Le conseil départemental de l'Aude précise que le périmètre couvert par la déclaration d'utilité publique n'est pas explicité dans le projet de convention de financement n°5. Madame **Régine BREHIER** rappelle que, conformément à la demande ministérielle, le périmètre de la déclaration d'utilité publique concernera uniquement la première phase du projet. En revanche, le contour de l'étude d'impact portera sur l'intégralité du projet.

Le conseil départemental propose un financement différencié des études et des travaux en fonction des périmètres dédiés de chaque phase. Madame **Régine BREHIER** rappelle que toutes les collectivités participent au financement des études de la première phase et des phases ultérieures. À ce stade, le principe demeure d'une parité dans le financement de ces études pour les collectivités.

### **Conseil départemental des Pyrénées-Orientales**

Le conseil départemental des Pyrénées-Orientales souhaite que les modalités de financement soient discutées le plus en amont possible. Il ajoute que le calendrier pour signer la convention financière sera impacté par le calendrier électoral.

La collectivité sollicite également que les appels de fonds soient les plus étayés possibles et qu'elles soient justifiées par des factures.

### **Montpellier méditerranée métropole**

Montpellier méditerranée métropole souhaite connaître les dates des débats mobiles qui seront menés dans le cadre de la concertation. La métropole demande également comment sera organisé le relais avec les élus locaux. Monsieur **Stéphane LUBRANO** indique que les dates n'ont pas encore été arrêtées. Il précise que des kits d'information et de communication seront fournis aux élus locaux pour être des relais de l'information.

La métropole demande si les données d'entrée que doivent fournir les territoires sont déjà identifiées. Monsieur **Nicolas ALADERN** confirme que les principales données ont été identifiées et précise qu'il n'y a pas à ce jour de données critiques à fournir pour les collectivités identifiées et qu'en cas de besoin, elles seront sollicitées rapidement.

La collectivité demande si le comité de pilotage se tiendra avant le lancement de la concertation. Madame **Régine BREHIER** indique que la date du prochain comité de pilotage n'est pas arrêtée.

## Sète Agglopôle Méditerranée

Sète Agglopôle Méditerranée sollicite un échéancier prévisionnel des appels de fonds. Monsieur **Stéphane LUBRANO** indique qu'il fournira un échéancier à titre indicatif sur l'avancement théorique du projet.

## Communauté d'agglomération Le Grand-Narbonne

La communauté d'agglomération Le Grand-Narbonne sollicite un complément d'information sur le coût actualisé de la première phase du projet dont le montant est évalué à 1,855 milliards d'euros aux conditions économiques de juillet 2014. Monsieur **Nicolas ALADERN** répond que ce coût est actuellement en cours d'actualisation par les bureaux d'étude et que les informations seront communiquées lors du prochain comité de pilotage.

La communauté d'agglomération souligne qu'il y a nécessité de fournir des éléments tangibles sur le financement du projet et qu'il est urgent de définir la date du prochain comité de pilotage.

## Perpignan méditerranée métropole

Perpignan méditerranée métropole souhaite des précisions sur le périmètre du financement du projet. Monsieur **Nicolas ALADERN** confirme que les options de financement concernent uniquement la première phase du projet.

La collectivité demande de confirmer la participation financière des collectivités dans le cadre de la future convention portant sur les acquisitions foncières. Monsieur **Nicolas ALADERN** rappelle que 3.33 millions d'euros seront financés par les collectivités territoriales, soit une participation de 333 333 euros par collectivité.

Elle souligne qu'il n'existe aucun engagement des collectivités situées sur le tracé de la première phase à financer la deuxième phase. Elle relève la clause suivante qui figure dans le projet de convention et peut laisser entendre l'inverse : *"La clef de répartition contractuelle précitée est uniquement valable pour les études et procédures couvertes par la présente convention. Ladite clef n'engage en aucun cas les Parties signataires de la présente convention, ni sur une participation financière, ni le cas échéant sur un taux de financement, pour les phases ultérieures d'études et de réalisation du projet de ligne ferroviaire nouvelle entre Montpellier et Perpignan."* **SNCF réseau** va réexaminer le besoin d'inclure cette disposition dans la convention et faire une proposition de nouvelle rédaction.

## **CONCLUSION**

Madame **Régine BREHIER** remercie l'ensemble des participants pour leur implication et la qualité des échanges. Elle remercie également les intervenants et les organisateurs qui ont œuvré à la bonne tenue de ce comité technique. Elle retient principalement de cette réunion les fortes attentes des collectivités locales quant à la tenue du prochain comité de pilotage, ainsi que des éclaircissements sur les modalités pratiques concernant le financement du projet. Elle précise qu'elle reste disponible ainsi que les représentants de SNCF Réseau ou des services de l'État pour répondre aux questions ultérieures ou à toute demande d'information complémentaire.

## Annexe : liste des participants.

### **Conseil général de l'environnement et du développement durable**

– Régine BREHIER

### **Commission nationale du débat public**

– Sofia ALIAMET

### **Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer**

– Damien TEICHNER

### **Préfecture de l'Hérault**

– Damien VINSU

– Pierrette OUAHAB

### **Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Occitanie**

– Yamina LAMRANI-CARPENTIER

– Christian GODILLON

– Frédérique MIALHE

– Thierry PEYRO-ROYO

### **Conseil régional Occitanie**

– Régis CHANTEAU

– Erwan LAMOINE

– Bruno DULAU

### **Conseil départemental de l'Hérault**

– Karine BUSSONE

### **Conseil départemental de l'Aude**

– Samuel FOURNIER

– Jean-Pierre DEGAEFF

### **Conseil départemental des Pyrénées-Orientales**

– Stéphane MARI

### **Montpellier Méditerranée Métropole**

– Yves NURIT

– Julie GUIROY

– Natalia DE OLIVEIRA MARTINS

### **Sète Agglopolé Méditerranée**

– Eric VANDEPUTTE

### **Communauté d'agglomération Hérault-Méditerranée**

– Non représentée

### **Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée**

– Christian VINCENDET

– Michel RAMONDOU

### **Communauté d'agglomération Le Grand-Narbonne**

– Damien VAN GASTEL

### **Communauté d'agglomération Carcassonne-Agglomération**

– Claudine RODRIGUEZ

**Perpignan Méditerranée Métropole**

– Alain BLANC

**SNCF Réseau**

- Emmanuèle SAURA
- Stéphane LUBRANO
- Nicolas ALADERN
- Sylvie MARTIN
- Bruno BEAUCHET
- Anne-Lise GIBBE
- Eléna BINET
- Isabelle SOUCHE