

**Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan**  
**Première phase entre Montpellier et Béziers**  
**COMITE TECHNIQUE #20**  
**Visioconférence du 27 avril 2021**

Participants : cf. annexe liste de présence.  
Pièce jointe : support de présentation.

## **INTRODUCTION**

Madame **Régine BREHIER**, présidente du comité technique, accueille les participants et introduit la réunion en soulignant que les premières échéances importantes pour le projet arrivent très prochainement. Elle rappelle l'ordre du jour de la réunion, à savoir, un point d'actualité sur les études préalables à l'enquête publique de la première phase du projet, un point d'étape sur les études de la mise en place d'une société de financement, ainsi qu'un point sur le projet de protocole d'intention de financement.

## **1. POINT D'AVANCEMENT SUR LES ÉTUDES PRÉALABLES A L'ENQUÊTE PUBLIQUE DE LA PREMIÈRE PHASE DU PROJET**

Monsieur **Stéphane LUBRANO**, directeur du projet de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) au sein de SNCF Réseau, introduit cette séquence en rappelant que le dossier support à l'enquête publique est en cours de finalisation. Il précise que les études environnementales suivent leur cours. Il ajoute que les études socio-économiques souffrent d'un retard de six semaines dû à la nécessité d'études complémentaires. En conséquence, il indique que la saisine de l'Autorité environnementale (Ae) et du Secrétariat général pour l'investissement (SGPI) est déplacée et prévue pour la deuxième quinzaine de juin 2021. Il ajoute que des pistes d'optimisation ont été recherchées en phase post-saisine pour maintenir un lancement de l'enquête publique avant la fin de l'année 2021. Il rappelle enfin que le montant de la première phase, initialement évalué à 1,855 milliard d'euros aux conditions économiques de juillet 2014, a été mis à jour aux conditions économiques de janvier 2020 et qu'il est évalué désormais à 2,040 milliards d'euros.

Monsieur **Stéphane LUBRANO** expose à présent un tableau récapitulatif des décisions des partenaires financiers quant aux dernières conventions de financement (convention études n°5 et convention foncier n°4). À la date d'aujourd'hui, aucune convention n'a encore été signée.

À propos de la convention études n°5, la communauté d'agglomération Carcassonne-Agglomération et Perpignan Méditerranée Métropole s'engagent financièrement sous condition de réciprocité du financement des deux phases par les cofinanceurs. La communauté d'agglomération Le Grand-Narbonne délibérera le 3 juin 2021 avec également une condition de réciprocité. Les autres collectivités ont délibéré favorablement.

Concernant la convention foncière n°4, le conseil départemental de l'Hérault et Sète Agglopol Méditerranée ne participeront pas au financement des acquisitions foncières. La communauté d'agglomération Carcassonne-Agglomération et Perpignan Méditerranée Métropole s'engageront financièrement sous conditions de réciprocité. La communauté d'agglomération Le Grand-Narbonne délibérera le 3 juin 2021 avec une condition de réciprocité. La communauté d'agglomération Hérault-Méditerranée n'a pas présenté la convention à l'assemblée plénière du 22 mars 2021. Les autres collectivités ont délibéré favorablement.

Monsieur **Stéphane LUBRANO** rappelle que la convention études n°5 revêt un caractère primordial dans la mesure où elle est destinée à financer les frais liés à la finalisation du dossier d'enquête d'utilité publique post-saisine Ae et SGPI, ainsi que l'organisation de l'enquête publique. Il précise que cette convention doit être signée au plus tard début juin 2021 avant la saisine de l'Ae et du SGPI.

Monsieur **Stéphane LUBRANO** rappelle également qu'il y aura des besoins importants de financement en matière d'acquisitions foncières pour répondre aux nombreuses mises en demeure et préserver ainsi les emplacements réservés du projet d'intérêt général. Il se propose de détailler ce point précis en fin de séance.

Monsieur **Stéphane LUBRANO** poursuit son exposé en expliquant la manière dont ont été construits les indicateurs qui ont été utilisés pour définir les clés de répartition, à savoir les gains de temps pondérés par les trafics, ainsi que les dessertes.

Monsieur **Mikaël MONOT**, de SNCF Réseau, détaille comment l'indicateur de gains de temps, a été construit. Il précise qu'il s'agit des gains de temps entre les grandes gares de l'ex-région Languedoc-Roussillon et cinq grandes zones géographiques. Ces gains ont été ensuite pondérés par la répartition des flux de trafic voyageurs et affinés par la population de chaque collectivité. Il s'agit des gains de temps apportés par les deux phases du projet (cf. support de présentation / transparent n°8).

Monsieur **Mikaël MONOT** introduit, à présent, l'indicateur de dessertes. Il précise que ces dessertes correspondent aux futures dessertes imaginées à l'horizon de la mise en service du projet. Il indique que cet indicateur est construit en calculant la répartition des arrêts aux différentes gares grandes lignes de l'ex-région Languedoc-Roussillon. Il présente les résultats obtenus pour chacune des collectivités (cf. support de présentation / transparent n°9).

Monsieur **Stéphane LUBRANO** conclut cette première partie en présentant les autres gains du projet, à savoir des gains qualitatifs. Du fait du doublet de ligne, le projet permet de libérer de la capacité sur la ligne classique, de réduire les nuisances aux abords de cette ligne, et d'améliorer la robustesse des circulations face au changement climatique.

Madame **Régine BREHIER** propose un temps d'échange avant de clore cette séquence.

Monsieur **Jean-Pierre DEGAEFF**, du conseil départemental de l'Aude, souhaite que le tableau relatif à la signature des conventions de financement (convention études n°5 et convention foncier n°4) soit dûment complété par les documents qui ont été officiellement actés (courriers, etc.). Monsieur **Stéphane LUBRANO** mettra à jour le tableau au regard des éléments dont il dispose.

Monsieur **Eric VANDEPUTTE**, de Sète Agglopolé Méditerranée, souhaite des explications complémentaires sur la méthode utilisée pour le calcul du gain de temps. Monsieur **Mikaël MONOT** précise que les gains de temps sont calculés uniquement sur les grandes lignes ferroviaires et ne concernent que les trains aptes à la grande vitesse et les trains Intercités. Ils ne prennent pas en compte les TER.

Madame **Karine BUSSONE**, du conseil départemental de l'Hérault, demande si les zones de chalandise des grandes gares ont été prises en compte. Monsieur **Mikaël MONOT** souligne que la méthode de calcul ne permet pas ce niveau de finesse. Il précise que la méthode s'est voulue assez simple, robuste et compréhensible.

Monsieur **Emmanuel BOURREL**, de la communauté d'agglomération Carcassonne-Agglomération, s'interroge sur la raison pour laquelle les gains de temps sont quasiment identiques pour Béziers et Narbonne. Monsieur **Mikaël MONOT** explique ces résultats par des effets de dessertes futures qui sont envisagées à l'horizon de la mise en service du projet. Monsieur **Emmanuel BOURREL** demande de disposer des éléments qui ont permis de calculer ces gains de temps. Monsieur **Stéphane LUBRANO** propose des temps d'échanges en bilatérale pour répondre spécifiquement aux différentes demandes d'explication des collectivités.

Monsieur **Eric VANDEPUTTE** souhaite disposer également des grilles prévisionnelles de trafic.

Monsieur **Jean-Pierre DEGAEFF** souligne qu'il est souhaitable de disposer d'éléments clairs sur l'indicateur du gain de temps pondéré par le trafic, car ce dernier orientera les futures clés de répartition.

Monsieur **Damien VAN GASTEL**, de la communauté d'agglomération Le Grand-Narbonne, propose de mieux valoriser le gain apporté par l'amélioration de la robustesse face au changement climatique. Monsieur **Stéphane LUBRANO** précise que dans le dossier d'enquête d'utilité publique, il y a une étude dédiée spécifiquement à la vulnérabilité aux changements climatiques de la ligne classique et de la ligne nouvelle mais qu'il n'est pas possible d'en extraire un indicateur.

Madame **Régine BREHIER** confirme que les échanges bilatéraux avec SNCF Réseau permettront de répondre aux interrogations sur ces indicateurs.

Madame **Régine BREHIER** rappelle que pour établir les clés de répartition, on est contraint de choisir des indicateurs qui se prêtent plus aisément à une modélisation chiffrée.

Monsieur **Stéphane LUBRANO** précise que SNCF Réseau a également valorisé dans le bilan socio-économique certains gains qualitatifs de manière quantitative. Il cite comme exemple la vulnérabilité qui se traduit par une perte de temps qui peut être quantifiée et monétisée. Il ajoute qu'il se prête mal à être utilisé comme un indicateur quantitatif.

## 2. POINT D'ÉTAPE DES ÉTUDES D'UNE SOCIÉTÉ DE FINANCEMENT

Monsieur **Régis CHANTEAU**, du conseil régional Occitanie, introduit cette séquence en rappelant le cadre législatif posé par l'article 4 de la loi d'orientation des mobilités (LOM) qui fixe les conditions pour créer cet établissement public local. Il précise que la loi impose une décision de l'autorité administrative d'engager l'enquête publique, ainsi qu'un plan de financement approuvé par l'État et les collectivités territoriales qui financent le projet. Il ajoute également que le montant des travaux doit être supérieur à un milliard d'euros.

Monsieur **Régis CHANTEAU** indique que des travaux préparatoires ont permis d'identifier des ressources dédiées dans le cadre d'un travail qui a été engagé pour le grand projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO). Il explique qu'un montage fiscal a été proposé à l'État. Ce montage s'est inspiré des éléments en vigueur pour la Société du Grand Paris avec trois ressources éventuelles identifiées, à savoir :

- la taxe sur les bureaux (TSB) ;
- la taxe spéciale d'équipement (TSE) ;
- la taxe intérieure de consommation des produits énergétiques (TICPE Grenelle).

Il précise que le scénario central, pour la création de ces taxes locales, s'appuie sur une fiscalité assise sur le développement économique à date pour lesquelles il convient de justifier des retombées économiques attendues par le projet LNMP. Il indique que le principal indicateur retenu correspond au gain de temps de parcours entre les différents territoires.

Monsieur **Régis CHANTEAU** conclut son intervention en indiquant que les ressources dédiées à la société de financement seraient de l'ordre de 10 millions d'euros par an pour l'ensemble des deux phases.

Monsieur **Damien TEICHNER**, de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, poursuit l'exposé en présentant les simulations qui ont été menées pour identifier les ressources nécessaires pour une société de financement. Après avoir rappelé les types de répartition financière et les hypothèses macro-économiques, il indique les ressources budgétaires et le reste à payer pour les collectivités suivant un scénario « première phase » et un scénario « projet complet » (cf. support de présentation / transparent n°15. *Ces simulations ont été remises à jour après les annonces du Premier ministre et la diapositive correspondante est jointe au compte rendu.*)

Madame **Régine BREHIER** propose un temps d'échange avant de clore cette séquence.

Madame **Karine BUSSONE** souhaite connaître les taux affectés aux différentes taxes locales afin d'identifier la pression fiscale qui serait supportée par les collectivités. Monsieur **Erwan LAMOINE**, du conseil régional Occitanie, se propose de fournir ces éléments ultérieurement.

Monsieur **Emmanuel BOURREL** demande à quoi correspond les 1,393 milliard d'euros et les 1,068 milliard d'euros dans le scénario n°1 (première phase). Madame **Régine BREHIER** explique que si toutes les collectivités faisaient le choix de financer entièrement le projet via une société de financement, le montant de 1,393 milliard d'euros correspondrait, par hypothèse, au montant cumulé des participations de l'État et de l'Union européenne, et qu'il y aurait un reste à financer de 1,068 milliard d'euros qui conduirait à une participation budgétaire des collectivités territoriales à hauteur de 27 millions d'euros par an pendant 40 ans.

Madame **Julie GUIROY**, de Montpellier Méditerranée Métropole, note que la société de financement permettrait de financer les intérêts financiers du projet grâce à ses taxes dédiées, et que la participation financière des collectivités serait lissée sur 40 ans. Madame **Régine BREHIER** confirme ces propos.

Madame **Julie GUIROY** souhaite savoir s'il y aura des taxes nouvelles qui seront affectées au projet. Cette question posée via le « chat » n'a pas pu être traitée en séance. Une réponse sera apportée post-réunion.

## 3. PROJET DE PROTOCOLE D'INTENTION DE FINANCEMENT

Madame **Régine BREHIER** introduit cette séquence en rappelant qu'il conviendrait de consolider le texte du protocole et des principales clauses en amont de la saisine de l'Ae et du SGPI. Elle fixe l'échéance du 12 mai 2021 pour un retour d'éventuelles remarques. Elle indique également qu'il faudra boucler le tour de table

financier avant la fin mai 2021. Elle poursuit en rappelant que le financement budgétaire sera apporté par l'Union européenne, l'État, le conseil régional Occitanie et les collectivités locales partenaires. Elle ajoute que la contribution de la société de financement viendra en déduction de la participation financière des collectivités territoriales.

Elle présente les travaux qui ont été menées pour définir des clés de répartition entre les conseils départementaux et les EPCI. À ce titre, quatre critères ont été retenus (population, capacité financière, gains de temps et dessertes). Elle précise que les indicateurs « gains de temps » et « dessertes » ont été calculés pour le projet complet et que chaque critère a le même poids. Elle présente le résultat (cf. support de présentation / transparent n°20). Elle explique que plusieurs variantes ont été regardées, en soulignant que chaque variante fluctue légèrement, mais qu'il y a tout de même des convergences fortes dans les ordres de grandeur. Elle précise que les pourcentages affichés dans la colonne « Synthèse » s'appliquent au montant de la contribution totale des partenaires, et non pas au montant total du projet. Elle expose, à présent, une hypothèse de répartition sur la base d'une contribution des partenaires financiers à hauteur de 20 % du montant total du projet (cf. support de présentation / transparent n°21). Enfin, elle compare la participation budgétaire à hauteur de 20 % (hypothèse n°1) et la contribution à hauteur de 50 % de l'apport budgétaire à la société de financement (hypothèse n°2). Elle illustre ses propos en prenant le cas de deux collectivités territoriales (choisies au hasard) pour le financement de la première phase.

Madame **Régine BREHIER** rappelle que ces simulations visent à éclairer la phase ultérieure des négociations. Elle précise que les chiffres présentés n'engagent que la présidente du comité technique.

Madame **Régine BREHIER** propose un temps d'échange avant de clore cette séquence.

Madame **Karine BUSSONE** souhaite connaître les données d'entrée dans le critère « capacité financière ». Madame **Régine BREHIER** précise qu'il s'agit d'une moyenne entre le potentiel fiscal et les capacités d'auto-financement de la collectivité.

Monsieur **Eric VANDEPUTTE** souhaite savoir si le protocole d'intention de financement concerne uniquement la première phase du projet ou le projet complet. Madame **Régine BREHIER** rappelle que le protocole porte sur le financement de la première phase avec des clauses d'engagement sur la deuxième phase.

Monsieur **Stéphane MARI**, du conseil départemental des Pyrénées-Orientales, souhaite savoir qui finance les 50 % restants dans le cas de l'hypothèse n°2. Madame **Régine BREHIER** indique qu'il s'agirait du conseil régional Occitanie. Monsieur **Régis CHANTEAU** souligne que les récentes déclarations du gouvernement sur le financement de la ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA) montrent que l'État s'est engagé à hauteur de 40 % avec une recherche de subventions européennes à hauteur de 20 %. Aussi, il pense que ces pourcentages seraient similaires pour le projet LNMP, ce qui conduirait à un reste à financer de 40 % pour les collectivités territoriales. Il précise que, dans la simulation présentée, tout le reste à financer relèverait de la société de financement avec d'une part, la fiscalité affectée et, d'autre part, un concours annuel des collectivités territoriales (région comprise) pendant la durée de l'amortissement de l'emprunt réalisé par la société de financement. Il ajoute qu'il est également possible de panacher les différentes solutions de financement. Madame **Régine BREHIER** rappelle que les simulations sont réalisées sur des ordres de grandeur et indique qu'une hypothèse de contribution des conseils départementaux et des EPCI à hauteur de 50 % de l'apport annuel à la société de financement est peu ou prou équivalente à l'hypothèse d'une contribution budgétaire de 20 %. Les chiffres ont été ainsi choisis pour permettre une comparaison.

Monsieur **Stéphane MARI** demande si les clés de répartition présentées correspondent aux clés qui seront négociées et actées en comité de pilotage. Madame **Régine BREHIER** précise que la présentation reste une aide à la décision, ainsi qu'une base aux différentes discussions.

Monsieur **Stéphane MARI** souhaite disposer de la dernière version du projet de protocole d'intention de financement. Madame **Régine BREHIER** s'engage à envoyer la version actualisée à l'ensemble des partenaires financiers.

Monsieur **Emmanuel BOURREL** note que la part des collectivités doit s'inscrire sur l'ensemble du linéaire et qu'à ce titre, il conviendrait de fournir aux élus les montants prévisionnels à engager annuellement. Il ajoute qu'il faut également prévoir le financement des gares. Madame **Régine BREHIER** précise que les montants prévisionnels sont facilement calculables à partir des différents tableaux présents dans le support de la présentation. Monsieur **Stéphane LUBRANO** rappelle et confirme que les gares sont intégrées dans le projet et qu'il n'y aura pas de financement complémentaire pour ces dernières.

Monsieur **Alain BLANC**, de Perpignan Méditerranée Métropole, émet des réserves sur l'hypothèse de contribution des conseils départementaux et des EPCI à hauteur de 20 % du montant du projet, considérant cette part comme trop importante. Monsieur **Stéphane LUBRANO** souligne que la participation financière des collectivités territoriales au projet LNPCA est de 20 %. Monsieur **Alain BLANC** rappelle que le projet

LNMP s'inscrit dans une dimension internationale pour lequel la participation de l'État et de l'Union européenne devrait être plus importante et limiter ainsi la part des collectivités territoriales. Madame **Régine BREHIER** prend acte de cette remarque.

Monsieur **Emmanuel BOURREL** souhaite disposer des hypothèses de calculs sur la première et la deuxième phase du projet. Madame **Régine BREHIER** s'engage à fournir de nouveaux calculs en exemple en sélectionnant d'autres collectivités territoriales.

Monsieur **Emmanuel BOURREL** remarque que le taux, par rapport au montant total du projet, appliqué aux ressources budgétaires n'est pas identique entre le scénario « première phase » et le scénario « projet complet ». Monsieur **Damien TEICHNER** explique cette différence par la prise en compte des montants en euros courants. Il souligne que les montants en euros courants ont un effet « grossissant » car ils dépendent du calendrier des travaux. Aussi, la première phase du projet supporte moins d'inflation que la seconde phase qui est réalisée à un horizon plus lointain. Il ajoute que cet effet s'estompe en prenant en compte les montants aux conditions économiques de janvier 2020. Madame **Régine BREHIER** rappelle que l'objectif principal de ces simulations vise à éclairer les prises de décisions à venir.

Monsieur **Michel RAMONDOU**, de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée, souhaite disposer du fichier Excel qui a conduit à toutes ces simulations. Madame **Régine BREHIER** s'engage à fournir ce document.

Madame **Karine BUSSONE** souhaiterait savoir si les parts de l'État, de l'Union européenne et du conseil régional Occitanie figureront dans le protocole d'intention de financement. Madame **Régine BREHIER** indique qu'il est nécessaire de disposer de ces données lors de saisine de l'Ae et du SGPI afin que le projet ne soit pas fragilisé. Monsieur **Alain BLANC** demande si ces participations concerneront les deux phases du projet. Madame **Régine BREHIER** rappelle que le projet du protocole est construit autour de la première phase, car l'enquête publique porte spécifiquement sur cette phase. Elle ajoute qu'il y aura dans le protocole des conditions de réciprocité.

Monsieur **Emmanuel BOURREL** note que l'article 7 du protocole d'intention de financement indique que « *l'ensemble des participants s'engagent à poursuivre les discussions sur la consistance et le financement de la deuxième phase* ». Aussi, il constate qu'il n'est pas fait mention que les clés de répartition de la première phase s'appliqueront également à la deuxième phase. Madame **Régine BREHIER** rappelle que le projet de protocole reste à finaliser et qu'elle est à l'écoute et dans l'attente de toutes les observations éventuelles sur le texte à la date butoir du 12 mai 2021.

Monsieur **Emmanuel BOURREL** demande le niveau d'engagement de la collectivité quant à la signature de ce protocole d'intention de financement. Madame **Régine BREHIER** rappelle que la signature du protocole d'intention de financement est obligatoire pour la mise en l'enquête publique. Elle précise qu'à la fin du mois de mai 2021, le projet de protocole doit être validé par les partenaires qui délibéreront ultérieurement.

Madame **Julie GUIROY** demande si le protocole d'intention de financement mentionnera les hypothèses financières présentées en séance. Madame **Régine BREHIER** rappelle que les hypothèses présentées servent uniquement à alimenter le débat et que les clés actées figureront dans le protocole.

Madame **Julie GUIROY** demande la date du prochain comité de pilotage pour acter la prise de décision des différents élus. Madame **Régine BREHIER** précise qu'il est possible que les négociations débutent par des échanges bilatéraux avant de réunir les membres du comité de pilotage.

Avant de conclure, Monsieur **Stéphane LUBRANO** sensibilise l'auditoire sur les acquisitions foncières. Il précise que les trois premières conventions de financement d'un montant total de 28,8 millions d'euros ont été consommées au 31 décembre 2020. Il signale que de nombreuses mises en demeure doivent être prise en compte pour la période 2021-2022 pour lesquelles il est attendu un financement total de 23,6 M€. Il précise que la convention n°4 de 5 M€ permet très partiellement de répondre à ces attentes. Aussi, les besoins supplémentaires s'élèveront à 20,6 M€ dont 6,1 M€ pour l'année 2021. Il ajoute que les prévisions pour la seconde phase s'élèveraient à 5 M€ par an à partir de l'année 2024. Il propose d'intégrer les acquisitions foncières de la seconde phase dans le protocole de financement en cours d'élaboration

Monsieur **Emmanuel BOURREL** note qu'il y aura donc une convention foncière n°5 à venir. Monsieur **Stéphane LUBRANO** confirme ces propos et rappelle que ces acquisitions foncières font partie des dépenses globales du projet. Il souligne que leur financement dans l'immédiat peut se décliner sous différentes approches, à savoir une avance de financement par l'État et le conseil régional suivi d'une récupération de cette avance de fonds, où la signature d'une convention avec l'ensemble des cofinanceurs.

Monsieur **Stéphane LUBRANO** rappelle enfin toute l'importance de signer la convention études n°5 avant la saisine de l'Ae et du SGPI.

Monsieur **Damien VAN GASTEL** précise que le délai décisionnel, de la communauté d'agglomération Le Grand-Narbonne, était essentiellement dû à la clause de réciprocité contenu dans le projet du protocole d'intention de financement. Il exprime également des craintes quant aux taux appliqués dans les simulations qui susciteront de forts échanges au sein de ses élus.

## CONCLUSION

Madame **Régine BREHIER** conclut cette réunion en rappelant que SNCF Réseau se tient à la disposition des partenaires pour échanger, via des réunions bilatérales, sur la construction des différents indicateurs. Elle se tient également à disposition pour répondre à toute question liée aux différentes hypothèses de calcul. Elle s'engage à envoyer la dernière version du projet de protocole d'intention de financement, le fichier Excel qui a conduit à toutes ces simulations, ainsi que de nouvelles simulations en prenant d'autres collectivités en exemple pour illustrer la comparaison entre les deux hypothèses de financement. Elle rappelle que les simulations réalisées ont pour seule vocation d'éclairer la phase ultérieure des négociations. Enfin, elle invite les partenaires à reprendre connaissance du projet de protocole d'intention de financement et de soumettre leurs suggestions et remarques avant le 12 mai 2021. Monsieur Stéphane LUBRANO prendra contact rapidement avec les collectivités en vue de la signature de la convention études n°5.

## Annexe : liste des participants.

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

– Régine BREHIER

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

– Damien TEICHNER

– Pierre-Louis GUILLERMAIN

### **Préfecture de la région Occitanie**

– Benoît LEMOZIT

### **Sous-préfecture de Béziers**

– Pierre CASTOLDI

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

– Christian GODILLON

– Marie-Pierre NERARD

– Thierry PEYRO-ROYO

### **Direction départementale des territoires et de la mer de l'Hérault**

– Yoan LETROUBLON

### **Direction départementale des territoires et de la mer de l'Aude**

– Chantal GRES

### **Conseil régional Occitanie**

– Régis CHANTEAU

– Laurent HOULES

– Erwan LAMOINE

– Benjamin PIETRUSZEWSKI

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

– Karine BUSSONE

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

– Jean-Pierre DEGAEFF

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

– Stéphane MARI

### **Montpellier Méditerranée Métropole**

– Julie GUIROY

– Yves NURIT

– Natalia DE OLIVEIRA MARTINS

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

– Lucas LABORIE

### **Sète Agglopolé Méditerranée**

– Eric VANDEPUTTE

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

– Christian VINCENDET

– Michel RAMONDOU

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

– Damien VAN GASTEL

– Pierre-Luc LAUZE

**Communauté d'agglomération Carcassonne Agglo**

– Emmanuel BOURREL

**Perpignan Méditerranée Métropole**

– Alain BLANC

**SNCF Réseau**

– Stéphane LUBRANO

– Nicolas ALADERN

– Isabelle SOUCHE

– Mikaël MONOT

– Eléna BINET