

LNMP - Etudes Préalables à l'Enquête Publique

Compte-rendu du Comité Technique n°13

- Mercredi 11 mai 2016 -

Présents

CGEDD

M. Rebeyrotte - Coordonnateur technique et financier

DGITM/DIT/RV1

M. Ossola - Adjoint au chef de bureau RV1
Mme Montes - Chargée de projets

DREAL LR

M. Burté - Directeur adjoint Transports
Mme Badaroux - Adjointe Département Mobilité
Mme Jolivet-Testud - Chargée de mission
M. Tournay - Chargé de mission

CONSEIL RÉGIONAL LR

Mme Montangon - Directrice transports
M. Dourlens - Chargé de mission

CD 11

M. Bourrel - Directeur Transports
M. Degaeff - Chargé de mission

CD 66

M. Leclerq - Directeur déplacements

MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE

M. Nurit - DGA
M. Goumont - Chargé de projet

CA HÉRAULT MÉDITERRANÉE

M. Millet, DGA Aménagement Territoire

CA BÉZIERS MÉDITERRANÉE

M. Vincendet - Directeur Aménagement

CA LE GRAND NARBONNE

M. Van Gastel - Directeur Urbanisme et Amgt

CA CARCASSONNE

M. Betton - Directeur adjoint

CA PERPIGNAN MÉDITERRANÉE

M. Blanc - Directeur de projets
Mme Bataillon - Chef de projet PDU

GARANT DE LA CONCERTATION

Absent

SNCF RÉSEAU

M. Touati - Directeur territorial
M. Parant - Chef de mission LNMP
M. Beauchet - Resp. études trafic
M. Aladern - Resp. études techniques
M. Hantz - Resp. études environnement
M. Péan - Gest. Admin. et financier

Ordre du jour

- **Bilan de la consultation formelle**
- **Retour sur la décision ministérielle n° 3 du 29 janvier 2016**
- **Enseignements de la concertation inter-administrative**
- **Calendrier et articulation des procédures à venir**
- **État d'avancement de la mission technique et financière**
- **Divers**

* * *

Après un tour de table, **M. Rebeyrotte** laisse la parole pour la présentation des éléments à l'ordre du jour.

1. Bilan de la consultation formelle

Se reporter aux diapositives pages 4 à 10 du support de présentation

Les retours sur la consultation formelle lancée par le Préfet de Région à l'été 2015 et portant sur le tracé et la localisation des gares nouvelles sont globalement favorables. Des points de vigilance seront néanmoins à prendre en considération dans le cadre des procédures ultérieures. Le bilan de la consultation formelle a été transmis au ministère le 4 novembre 2015.

Ce point n'appelle pas de remarques.

2. Retour sur la décision ministérielle n° 3 (DM3) du 29 janvier 2016

Se reporter aux diapositives pages 13 à 17 du support de présentation.

La DM3 s'appuie sur le dossier ministériel fourni par SNCF Réseau validé en COPIL du 23 juin 2015 et sur les propositions et conclusions de la consultation formelle.

Elle fixe les orientations pour la tenue de l'enquête d'utilité publique à l'hiver 2016-2017 et attire l'attention sur les impacts et enjeux des territoires traversés, ainsi que sur des problématiques spécifiques.

Elle demande à SNCF Réseau de poursuivre les études, notamment sur les scénarii de phasage, et d'engager, en lien avec les services de l'État, les procédures préalables à l'enquête d'utilité publique.

Ce point ne soulève pas de commentaires.

3. Enseignements de la concertation inter-administrative (CIA)

Se reporter aux diapositives pages 19 à 41 du support de présentation.

Première étape des procédures préalables à l'enquête publique, la CIA pilotée par la DGITM / DIT s'est déroulée du 22 février au 28 avril 2016. Les services centraux de l'État, les établissements publics et les opérateurs concernés ont été sollicités pour émettre un avis sur une première version du dossier d'enquête publique constitué du dossier d'étude d'impact et de l'évaluation socio-économique.

Les avis recueillis portent notamment sur les points de vigilance déjà identifiés lors de la consultation formelle et de la CIA : enjeu hydraulique et transparence hydraulique, impacts sur le milieu naturel et le patrimoine, aspects fonciers et urbanisme.

Les données socio-économiques ont également fait l'objet de commentaires des Ministères de l'Économie et des Finances et de la Direction Générale de l'Aviation Civile.

SNCF Réseau apportera des compléments et des précisions au dossier d'enquête publique au regard des avis rendus en CIA, avant la saisine de l'Autorité Environnementale (AE) et du Commissariat Général à l'Investissement (CGI).

M. Nurit pose la question sur la méthode de calcul de la date optimale de mise en service de la LNMP.

M. Beauchet indique que deux indicateurs peuvent être utilisés pour mener à bien cette analyse : la valeur actuelle nette (VAN) et le taux de rentabilité immédiate (TRI) . Le calcul avec la VAN montre que la valeur maximale annuelle est atteinte dès la première année, soit 2030 ; dans ce cas, il conviendrait de conduire le calcul pour des horizons plus précoces afin de vérifier si la VAN présente un maximum plus tôt. Le calcul avec le TRI, consiste à définir la valeur qui annule le taux d'actualisation pris à 4,5 %. Le calcul donne un horizon optimal de mise en service légèrement plus tardif, en 2032.

M. Ossola précise que cette méthode de calcul est un critère indicatif parmi d'autres en termes de choix d'opportunité et de lancement des travaux de la ligne nouvelle. Les arbitrages juridiques, politiques et financiers qui décident de l'opportunité à terme d'un grand projet d'infrastructure nouvelle de l'envergure d'une ligne à grande vitesse ferroviaire conduisent à une durée de dix ans environ entre la DUP et la mise en service constatée pour les projets réalisés depuis 2000.

M. Bourrel demande à quel moment les travaux de LNMP devraient démarrer pour une mise en service à l'horizon 2028-2029.

Pour respecter cette échéance, il faudrait débiter ces travaux à l'issue de la DUP. **M. Bourrel** rappelle les résultats présentés le matin lors de l'observatoire de la saturation qui montrent qu'il est dès aujourd'hui difficile d'ajouter des sillons à la trame horaire actuelle, et donc qu'une quasi-saturation dans les prochaines années est à craindre.

Mme Montangon signale qu'il n'a pas été possible de disposer des documents présentés avant la réunion et demande s'il est possible de réagir à ceux-ci par courrier. Elle demande que pour les prochaines réunions le fond de dossier soit envoyé avant la réunion.

4. Calendrier et articulations des procédures à venir

Se reporter aux diapositives pages 43 à 48 du support de présentation.

Le calendrier est très resserré, sachant que l'enquête publique doit s'achever avant la période de réserve des élections présidentielles qui débute le 23 mars 2017.

Après finalisation du dossier d'enquête publique fin mai par SNCF Réseau, les prochaines étapes sont la saisine de l'AE et du CGI.

Préalablement aux démarches d'ouverture d'enquête publique, SNCF Réseau devra par ailleurs présenter le dossier au Conseil d'Administration du groupe en octobre 2016.

Une décision ministérielle n°4 pour l'ouverture de l'enquête interviendra ensuite en décembre 2016.

M. Nurit demande si des investissements sur le réseau existant sont pris en compte dans ce total, comme cela fut fait pour le CNM. SNCF Réseau indique que le gestionnaire d'infrastructure a planifié pour près d'1 milliard d'euros sur le réseau structurant au titre de la régénération (Renouvellement Voie Ballast) dans les 10 prochaines années. Le chiffrage de la LNMP est bien différencié de ces travaux.

5. État d'avancement de la mission technique et financière

Se reporter aux diapositives pages 50 à 55 du support de présentation.

Sur le volet technique, 3 décisions ministérielles fixent les caractéristiques du projet et le calendrier.

M. Rebeyrotte souligne également que le scénario de phasage à Narbonne n'est pas envisageable car trop contraignant en termes d'exploitation pour les missions Montpellier Perpignan. En revanche, un phasage à Villeneuve-lès-Béziers est réalisable. Un autre sur Rivesaltes l'est également.

M. Parant rappelle la tenue d'un atelier phasage en avril 2015.

M. Vincendet suggère de tenir un comité de pilotage (COPIL) en juin, pour présenter un dossier global phasé et affichant des engagements sur la réalisation de la seconde phase.

Sur le volet financier, il est indiqué que la Commission européenne et la Banque Européenne d'investissement sont favorables au projet (s'inscrit dans le corridor méditerranéen du réseau de transport européen, avec 11,65 M€ de participation, soit 50% du coût total des études entre 2015 et 2019) dont le coût global est estimé à 5,520 milliards d'euros (valeur juillet 2014). Pour répondre à la question de **M. Millet**, ce montant global du projet intègre les gares nouvelles. Toutefois le coût des gares nouvelles ne rentre pas dans le périmètre éligible à des subventions européennes.

M. Millet demande si une ébauche de plan de financement est d'ores et déjà disponible.

M. Rebeyrotte attire l'attention de l'assistance sur les conséquences de l'avis du Conseil d'État relatif à la DUP du projet Poitiers Limoges. Un éclairage est également attendu sur la DUP Grand Projet Sud Ouest. Le ministère conduit une analyse juridique qui évaluera le niveau de précision requis pour le plan de financement du projet. Cette pièce devrait alors être intégrée au dossier d'enquête publique.

M. Rebeyrotte indique qu'à l'heure actuelle, le projet sera présenté dans son ensemble à l'enquête publique, mais qu'il conviendra de préciser et justifier un phasage au regard de l'avis du Conseil d'État.

M. Rebeyrotte rappelle aux partenaires la nécessité de finaliser un plan de financement d'ici l'automne et confirme qu'il reprendra rapidement contact avec les Présidents des collectivités locales. En parallèle, **M. Rebeyrotte** fait état des différents scénarii mobilisables pour élaborer le montage financier d'une telle opération.

Mme Montangon s'interroge sur le format attendu (délibération, courrier) pour l'expression du soutien des partenaires financiers du projet

M. Nurit alerte sur le besoin des collectivités de disposer d'éléments précis afin de permettre aux organes délibérants de statuer sur ce sujet. Il insiste sur le partenariat à construire avec les collectivités pour la phase financement, comme cela fut fait sur le dossier CNM. Par ailleurs, il invite **M. Rebeyrotte** à rechercher d'autres collectivités partenaires. Cette attente est partagée par l'assistance. Afin d'y répondre, **M. Rebeyrotte** formalisera un document de synthèse informatif apportant un éclairage sur le phasage et la temporalité, rappelant les conclusions de l'observatoire de la saturation et l'articulation de la LNMP avec d'autres projets.

Il est suggéré par les collectivités la réunion de nouvelles instances techniques et un voire deux comités de pilotage (COPIL) dans des délais rapprochés. Le mois de juin est évoqué pour un COPIL informatif permettant de partager avec les co-financeurs les besoins de financement du projet et d'un éventuel phasage en conséquence. Un autre COPIL pourrait se tenir en septembre pour prise de décision.

M. Nurit insiste sur la pédagogie nécessaire à cet exercice pour ne pas tout bloquer. Il préconise d'exposer les contraintes techniques, les résultats de l'observatoire de la saturation, les coûts des différents phasages, leur articulation dans le temps (lissage de l'échéancier des dépenses) et la mise en place d'un comité de suivi, à l'instar du CNM.

M. Vincendet indique que tout phasage doit être compris comme un phasage des travaux, la seconde phase débutant avec la mise en service de la première.

M. Ossola rappelle le contexte actuel lié aux états généraux du rail et de l'intermodalité qui est également une donnée de l'agenda décisionnel à venir. Pour répondre aux éléments qui participent des discussions prochaines relatives au financement, les hypothèses de participation de l'Europe ainsi que les prévisions de la capacité contributive de SNCF Réseau au projet dans le cadre de la règle d'or (attendues fin juin) seront intégrées au dossier d'enquête.

6. Divers

Point financier : *Se reporter aux diapositives pages 57 à 62 du support de présentation.*

M. Parant expose le besoin d'une nouvelle convention de financement des études (CFi n°3) d'ici fin 2016.

M. Nurit demande des précisions sur les frais couverts par la convention financière d'études qui devra être établie d'ici l'automne par SNCF Réseau. **M. Parant** précise qu'il s'agit de couvrir les frais de maîtrise d'ouvrage, d'études complémentaires, l'organisation de l'enquête publique ainsi que l'élaboration des dossiers de consultation des entreprises.

M. Nurit informe l'assistance de la possibilité pour les collectivités de bénéficier de prêts à taux bonifié de la Caisse des Dépôts. **Mme Montangon** le rejoint en demandant que des solutions soient trouvées pour que les collectivités n'aient pas à avancer les fonds puis à percevoir le remboursement de l'Union européenne. **M. Bourrel** demande qu'à minima les remboursements soient progressifs.

M. Parant apporte des précisions sur le volet foncier et notamment l'accélération depuis 2015 des acquisitions foncières entraînant une consommation de l'enveloppe de 20 millions d'euros d'ici mars 2017. Il attire l'attention sur la difficulté d'anticiper les réserves foncières mais signale que des échanges ont eu lieu avec le milieu agricole. Il donne quelques chiffres en indiquant que le projet concerne environ 2000 ha sur 150 km.

L'ensemble des sujets ayant été abordés, **M. Rebeyrotte** lève la séance.