

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan
Première phase entre Montpellier et Béziers
COMITE TECHNIQUE #16
14 mai 2020

Participants : cf. annexe liste de présence.

Pièce jointe : support de présentation.

LIMINAIRE

Madame **Régine BREHIER**, présidente du comité technique, accueille et remercie les participants de leur « présence » dans un contexte d'organisation particulier de sortie de crise sanitaire. La loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 relance la dynamique du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) qui était en suspens depuis deux ans. Ainsi, la loi prévoit l'engagement des travaux pour la première phase du projet entre Montpellier et Béziers d'ici 10 ans. L'objectif de ce comité technique est de présenter le calendrier des démarches préalables à l'enquête publique en vue de la déclaration d'utilité publique (DUP), ainsi que les modalités de leur financement. Il vise également à présenter le financement global du projet.

PRÉSENTATION DU PROJET LNMP ET RAPPEL DU CONTEXTE

L'ensemble des questions et des réponses apportées ont été réunies en seconde partie du présent compte-rendu.

Monsieur **Nicolas ALADERN**, de SNCF Réseau, introduit le projet LNMP et ses objectifs. Il rappelle que la genèse du projet débute dans les années 1990. Le projet consiste en la création de 150 km de ligne ferroviaire à double voie apte à la grande vitesse entre Montpellier et Perpignan, auxquels s'ajouteront environ 30 km 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 suivants :

- 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 le dynamisme économique local.

Monsieur **Nicolas ALADERN** rappelle que la LOM prévoit un engagement des travaux entre Montpellier et Béziers dans un horizon à dix ans, et que l'engagement des travaux sur la section Béziers-Perpignan est prévu à une échéance de vingt ans. Il précise que les collectivités locales seront parties prenantes dans le 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 de Nîmes et Montpellier, et au sud avec la section internationale

(ligne ferroviaire entre Perpignan et Figueras en Espagne – Línea Figueras Perpignan). Il souligne que dans le cadre de la première phase entre Montpellier et Béziers, les deux gares nouvelles à Béziers-Est et Narbonne-Ouest ne sont pas concernées (elles relèvent des phases ultérieures).

Monsieur **Bruno BEAUCHET**, de SNCF Réseau, 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 **Bruno BEAUCHET** détaille à présent les résultats de l'évaluation socio-économique de 2015. En tout premier lieu, il rappelle que le projet revêt deux intérêts substantiels. Un gain de temps notable, gage d'attractivité du mode ferroviaire pour lequel un gain de 3 % de trafic voyageur est attendu pour la première phase, ainsi qu'un gain de trafic fret estimé à plus de 13 % pour cette même première phase. Ce report modal permettrait d'alléger le réseau routier d'environ 500 poids lourds par jour sur l'autoroute A9.

Monsieur **Bruno BEAUCHET** poursuit en rappelant que l'objectif de cette évaluation socio-économique est de déterminer la rentabilité et la valeur ajoutée créée par le projet. Les résultats de 2015 présentaient un bilan économique global pour la collectivité positif compris entre 2.5 et 8.9 milliards d'euros, et ceci quelles que soient les configurations du projet (projet complet ou projet phasé). Il explique cette création de valeur par les deux intérêts substantiels cités supra.

Monsieur **Nicolas ALADERN** rappelle à présent les dernières orientations 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.

Monsieur **Nicolas ALADERN** conclut cette première partie en énonçant les différentes grandes options de financement du projet. On distingue ainsi :

- Un financement « classique » par l'État et les collectivités territoriales au travers d'une convention de financement.
- 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 à l'évaluation socio-économique, ainsi qu'un plan de financement approuvé par l'État et les collectivités territoriales qui financent le projet.

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 prolongée de 4 mois.

DOSSIER DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE ET PRÉPARATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Monsieur **Nicolas ALADERN** rappelle la situation actuelle ainsi que les prochaines étapes d'ici l'enquête d'utilité publique, à savoir :

- la saisine de 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 signature des conventions de financement liées aux études et procédures ;
- la mise à jour du dossier d'enquête d'utilité publique ;
- la signature d'un protocole d'intention de financement ;
- les saisines de l'Autorité environnementale (Ae) et du Secrétariat général pour l'investissement (SGPI) ;

– la publication de décisions ministérielles.

Monsieur **Nicolas ALADERN** précise que le périmètre de la déclaration d'utilité publique (DUP) concernera uniquement la première phase du projet entre Montpellier et Béziers. En revanche, le contour de 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 l'objectif de la reprise du dossier d'enquête d'utilité publique s'inscrit dans le cadre du respect de la réglementation en vigueur, des attentes de l'Autorité environnementale et du SGPI et de la prise en compte de la jurisprudence. En effet, l'Autorité environnementale privilégie notamment des données de biodiversité qui datent de moins de cinq ans. Il mentionne un cas de jurisprudence dans lequel le Conseil d'État a décidé d'annuler le décret de déclaration d'utilité publique de la ligne grande vitesse Poitiers – Limoges spécifiquement pour des insuffisances de l'évaluation économique et sociale qui a nui à la bonne information du public.

Monsieur **Nicolas ALADERN** ajoute que la sécurisation du dossier d'enquête d'utilité publique nécessitera également la mise en place d'un protocole d'intention de financement qui devra être signé entre les partenaires avant les saisines de l'Ae et du SGPI. Il conviendra aussi d'adapter le dossier en fonction des décisions nationales et régionales récentes, ainsi que des évolutions réglementaires et de la mise à jour des documents d'urbanisme.

Monsieur **Bruno BEAUCHET** poursuit l'exposé en présentant un état des lieux du dossier d'évaluation socio-économique. Les premières hypothèses datent des années 2011-2012. Certaines hypothèses ont été mises à jour en 2015. Aussi, pour réduire le risque de fort de réserve majeure du SGPI qui étayerait un contentieux sur la DUP, il conviendrait de réactualiser ces données en lançant quatre marchés d'études portant sur :

- les prévisions de trafics voyageurs ;
- le fret ;
- les capacités / l'exploitation ;
- l'évaluation socio-économique.

Dix mois au minimum sont estimés nécessaires pour mettre à jour ces études.

Madame **Éléna BINET**, AMO Environnement et procédures auprès de SNCF Réseau, présente à son tour un état des lieux des données du dossier d'étude d'impact environnemental, ainsi que les risques associés et les besoins d'actualisation pour limiter ces risques. À titre d'exemple les inventaires écologiques réalisés pour le projet datent des années 2011-2014. Aussi, l'état initial de l'environnement présenté dans le dossier est susceptible de ne plus correspondre à l'état actuel de l'environnement.

Monsieur **Nicolas ALADERN** fournit à présent des précisions sur la saisine de la CNDP. Il indique que les auditions en séance pourraient avoir lieu le 1^{er} juillet 2020 et que les modalités de concertation seraient fixées lors de la séance du 2 septembre 2020. Il précise que la durée de la concertation et ses modalités seront définies par la CNDP. Madame **Anne-Lise GIBBE**, de SNCF Réseau, expose enfin le dispositif proposé par SNCF Réseau quant à la participation du public d'ici l'enquête publique (dispositif digital, débats mobiles, réunions publiques, atelier-visite de terrain, etc.).

Monsieur **Nicolas ALADERN** détaille les différents scénarii de reprise du dossier d'enquête d'utilité publique, ainsi que les risques associés. Il précise que le calendrier lié à ces scénarios est étroitement lié au respect des différentes décisions ministérielles, ainsi qu'à la non remise en cause du programme du projet (mixité, tracé, gares nouvelles, phasage, etc.). Parmi les scénarii, on distingue :

– Un scénario minimaliste (scénario n°1) pour lequel les études environnementales et socio-économiques ne seraient pas actualisées. Une vérification de la conformité réglementaire et des éléments de contexte du projet serait réalisée, avec une reprise minimale du dossier support à l'enquête pour intégrer la mise à jour des éléments de contexte (nouveau PIG, LOM, documents d'urbanismes, etc.). La CNDP serait saisie mais l'hypothèse est faite d'une absence de concertation. Le délai minimal jusqu'à l'ouverture de l'enquête d'utilité publique serait de 14 mois (hors délais des appels d'offre). Le lancement de l'enquête d'utilité publique pourrait se faire en juillet 2021. Dans ce scénario, les coûts des études et procédures jusqu'à la DUP sont réduits. En revanche, le retour d'expérience montre qu'il y a une forte probabilité pour que la CNDP sollicite une concertation invalidant par la même le planning annoncé. On peut également s'attendre à ce que

l'Ae et le SGPI émettent de fortes réserves, ce qui pourrait fragiliser le dossier et conduire au ralentissement, voire à la remise en cause, du projet par sa contestation devant la justice. Enfin, un protocole d'intention de financement devra obligatoirement être signé avant la saisine des différents services instructeurs.

– Un scénario maximaliste (scénario n°3) où les études environnementales et socio-économiques seraient complètement actualisées. Une vérification de la conformité réglementaire et des éléments de contexte du projet serait réalisée. La CNDP serait saisie et SNCF Réseau organiserait une concertation publique. Le délai minimal jusqu'à l'ouverture de l'enquête d'utilité publique serait de 31 mois (hors délais des appels d'offre). Le lancement de l'enquête d'utilité publique pourrait débuter en décembre 2022. Ce scénario à l'avantage de sécuriser le dossier et de se prémunir d'éventuelles réserves de l'Ae et du SGPI. En revanche, l'ouverture de l'enquête d'utilité publique est plus tardive et ce scénario ne permet pas de tirer parti des opportunités offertes par la LOM, notamment le respect des délais pour la création d'une « société de financement ». Enfin, dans ce scénario les coûts des études et procédures jusqu'à la DUP ne respectent plus l'enveloppe financière des conventions de financement des études envisagées.

Monsieur **Nicolas ALADERN** précise que deux autres scénarios intermédiaires ont été étudiés afin de réduire au mieux les coûts et les délais. Ils permettent également de sécuriser les risques de contentieux et respectent les critères de création d'une société de financement. On distingue ainsi :

– Le scénario n°2 qui prévoit une actualisation des études socio-économiques (durée estimée de 10 mois) et une mise à jour (effectuée en temps masqué) partielle des études environnementales (non respect du cycle biologique complet de 12 mois pour les inventaires faune, flore et habitats). Une vérification de la conformité réglementaire et des éléments de contexte du projet serait réalisée, ainsi qu'une mise à jour des autres thématiques environnementales. La CNDP serait saisie et SNCF Réseau organiserait une concertation publique. Le délai minimal jusqu'à l'ouverture de l'enquête d'utilité publique serait de 23 mois (hors délais des appels d'offre). Le lancement de l'enquête d'utilité publique pourrait débuter en avril 2022. Dans ce scénario, le calendrier est toujours optimisé et les coûts des études et procédures jusqu'à la DUP respectent l'enveloppe financière. Ce scénario est également compatible avec les objectifs fixés par la LOM quant au lancement des travaux à l'horizon 2030 et à la création d'une « société de financement ». En revanche, on peut s'attendre à ce que l'Ae émette des réserves suite à la saisine sans cycle de biodiversité complet avec les risques de contentieux associés.

– Le scénario n°2 bis est une variante du scénario n°2 dans laquelle on tente de diminuer le niveau de risque auprès de l'Ae. Lors de la saisine du service instructeur, le dossier présenterait une mise à jour partielle des études environnementales (sans un cycle biologique complet pour les inventaires faune, flore et habitats), et proposera une poursuite de l'actualisation des données en temps masqué pendant la saisine de l'Ae. Le dossier qui sera soumis à l'enquête publique serait ainsi complet et présenterait des garanties équivalentes au scénario n°3 en ce qui concerne le risque contentieux.

Madame **Régine BREHIER** précise que le scénario 2bis apparaît comme le scénario présentant le meilleur compromis au regard des différentes contraintes.

BESOINS FINANCIERS DES ÉTUDES

Monsieur **Nicolas ALADERN** introduit ce sujet en soulignant que le protocole cadre de 2011 estimait un coût total jusqu'à l'enquête publique de 42 millions d'euros. À la date d'aujourd'hui, 32 millions d'euros ont déjà été engagées via deux conventions de financement. Deux autres conventions doivent être signées prochainement pour atteindre les 10 millions d'euros restants, à savoir une première convention de 3.33 millions d'euros financée intégralement par l'État et une seconde convention de 6.66 millions d'euros financée par le conseil régional Occitanie et l'ensemble des collectivités avec la clé de répartition suivante :

- 50 % conseil régional Occitanie (soit 3.33 millions d'euros) ;
- 50 % autres collectivités (10 EPCI et Conseils départementaux seraient concernés soit une participation de 0,333 millions d'euros par collectivité).

FONCIER

Madame **Sylvie MARTIN**, de SNCF Réseau, présente le volet foncier pour lequel trois conventions de financement d'un montant total avoisinant les 29 millions d'euros ont déjà été signées. Une quatrième convention de 5 millions d'euros doit être signée en 2021. Elle présente également 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 25,8 hectares.

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

COFIL

Monsieur **Nicolas ALADERN** expose à présent l'ordre du jour proposé pour le prochain comité de pilotage. Il donnera lieu à une présentation du projet LNMP, des différentes étapes qui conduiront à l'enquête d'utilité publique, du financement des études et procédures jusqu'à la DUP, ainsi que du financement du projet.

SITES INTERNET

Monsieur **Nicolas ALADERN** conclut cet exposé en recommandant de consulter deux sites internet exclusivement dédiés au projet LNMP (www.ligne-montpellier-perpignan.com et www.pig-lnmp.com).

TEMPS D'ÉCHANGE

Madame **Régine BREHIER** a proposé au cours de l'exposé plusieurs temps d'échange. Vous trouverez ci-dessous, une compilation des différentes questions et remarques par entité. Pour information, les questions redondantes ou similaires n'ont pas été reprises.

Perpignan méditerranée métropole

Perpignan méditerranée métropole rappelle pour mémoire que la collectivité est défavorable à la création du barreau ouest de Perpignan, entre Rivesaltes et Toulouges. Elle rappelle également que lors du dernier comité technique, les élus avaient souhaité des garanties sur la participation financière des autres collectivités pour l'ensemble des phases de réalisation jusqu'au projet complet.

Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée

La communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée s'interroge sur la prise en compte du pôle d'échanges multimodal de Béziers-centre dans la mise à jour de l'étude socio-économique. Monsieur **Bruno BEAUCHET** précise que la mise à jour prendrait en compte l'ensemble des nouveaux projets dont la mise en service serait antérieure à la première phase du projet LNMP.

La collectivité souhaite savoir si le raccordement au niveau de Nissan-lez-Ensérune (entre Béziers et Narbonne) sera effectivement pris en compte dans le dossier d'enquête publique. Elle ajoute que les élus sont très attachés à ce projet de grande vitesse et que des craintes persistent quant à l'abandon dans le temps du projet de gare nouvelle à Béziers-Est. L'agglomération sollicite également une attention toute particulière sur la prise en compte du volet acoustique au niveau de Villeneuve-lès-Béziers.

Monsieur **Nicolas ALADERN** confirme que la gare nouvelle de Béziers-Est est bien actée par décision ministérielle. Il rappelle cependant que le périmètre d'enquête porte sur la première phase du projet. Les thématiques des haltes nouvelles et des raccordements au-delà de Béziers seront questionnées lors des phases ultérieures du projet. Le raccordement proposé par Béziers-Méditerranée, non concerté, nécessiterait une refonte complète des études du dossier d'enquête, ce qui n'est aujourd'hui pas envisagé dans les scénarios de planning ni de financements présentés. Pour la première phase, le programme du projet correspond aux hypothèses des décisions ministérielles avec le raccordement à Villeneuve-lès-Béziers.

Monsieur **Nicolas ALADERN** indique que des études acoustiques spécifiques ont été réalisées sur la commune de Villeneuve-lès-Béziers, ainsi que des réunions d'informations avec les riverains axées sur la thématique foncière.

L'agglomération remarque que la date du prochain comité de pilotage n'est pas favorable au calendrier électoral. Madame **Régine BREHIER**, indique que la date et le lieu du comité de pilotage seront confirmés ultérieurement.

La collectivité Béziers-Méditerranée s'interroge sur le nombre et le type d'acquisitions foncières sur la commune de Villeneuve-lès-Béziers. Madame **Sylvie MARTIN** indique que les acquisitions concernent essentiellement le bâti avec dix acquisitions et trois mises en demeure dans le cadre de la procédure du droit de délaissement.

La communauté d'agglomération remarque qu'il y a un nombre important d'acquisitions foncières sur la commune de Nissan-lez-Ensérune et demande si ces emprises foncières répondront au besoin de créer un raccordement au réseau existant. Monsieur **Nicolas ALADERN** précise que les acquisitions présentées ne sont pas situées dans le périmètre d'un éventuel nouveau raccordement.

Communauté d'agglomération Le Grand-Narbonne

La communauté d'agglomération Le Grand-Narbonne sollicite un complément d'informations sur le report modal de la route vers le rail. Monsieur **Bruno BEAUCHET** rappelle que le report modal évoqué impacte exclusivement le flux de poids lourds. Il illustre ces propos basés sur des données datant de 2016. Sur l'autoroute A9 on estime un report journalier de 500 poids lourds vers le ferroviaire grâce à la première phase.

L'agglomération souhaite connaître la durée fixée dans la convention de financement. Elle sollicite également la possibilité de définir une clé de répartition basée sur les anciennes conventions.

Monsieur **Nicolas ALADERN** précise que les conventions de financement ont été conçues afin de couvrir la majorité des scénarios (seuls les scénarios 3 et 3bis impliqueraient un dépassement du budget). Aussi, en fonction des scénarii, la durée de la convention peut s'étendre jusqu'à la fin des années 2023-2024.

Monsieur **Christian GODILLON**, de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), indique qu'il est tout à fait envisageable de partir sur des hypothèses établies sur des anciennes conventions pour la répartition entre collectivités de leur part de financements, la part de l'État étant fixée à 33,33 % au CPER. Monsieur **Régis CHANTEAU**, du conseil régional Occitanie, confirme ces propos en ajoutant qu'à la date d'aujourd'hui, on ne peut rien exclure et que tout doit être discuté collégialement.

La communauté d'agglomération souligne qu'il sera très difficile de valider des décisions au comité de pilotage dans un contexte de report des élections et dans la perspective d'un éventuel renouvellement des mandats des élus. Cette remarque est partagée par l'ensemble des autres collectivités.

La collectivité s'interroge sur les moyens qui permettraient de stopper le droit de délaissement après Béziers eu égard à une absence de visibilité sur les vingt prochaines années. Madame **Sylvie MARTIN** précise que l'arrêté préfectoral de l'Hérault déclarant le projet d'intérêt général date du 30 janvier 2019 et que sa durée de validité est de trois ans. Monsieur **Nicolas ALADERN** ajoute que l'objectif de qualifier le projet d'intérêt général s'inscrit dans une stratégie de préservation de l'avenir et de réservation des emprises foncières.

Montpellier méditerranée métropole

Montpellier méditerranée métropole souhaite comparer l'indicateur socio-économique de synthèse, la VAN-SE (Valeur Actualisée Nette socio-économique), avec les autres grands projets ferroviaires. Monsieur **Bruno BEAUCHET** indique que le projet LNMP fait partie des projets les plus pertinents en terme socio-économique au sein des grands projets ferroviaires portés par SNCF Réseau.

La métropole remarque que les délais liés à la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet d'intérêt général se sont particulièrement allongés.

La collectivité sollicite également des informations sur la participation financière éventuelle de l'Europe. Monsieur **Damien TEICHNER**, de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), confirme que le projet de ligne à grande vitesse Montpellier-Perpignan s'inscrit parfaitement dans les grands projets de transport d'intérêt européen. À ce titre, la Commission européenne en lien avec l'agence exécutive « innovation et réseaux » (INEA = innovation and networks european agency) a apporté son concours financier, au porteur du projet, pour majeure partie sous forme de subventions.

Monsieur **Damien TEICHNER** précise que la convention de subvention (grant agreement) du projet LNMP est malheureusement arrivé à son terme en 2019, mais qu'un avenant à cette convention sera négocié et demandé, afin de prolonger l'action européenne d'une durée maximale de deux ans, jusqu'à la fin de l'année 2021. Des contacts seront pris prochainement dans ce sens.

La métropole sollicite un tableau synthèse qui résumera les différentes clés de répartition financière. Ce tableau distinguera le volet études et le volet foncier.

Conseil départemental des Pyrénées-Orientales

Le conseil départemental des Pyrénées-Orientales souhaite des précisions sur le périmètre d'étude concernant les mises à jour des données biodiversités et socio-économiques. Madame **Éléna BINET** précise que les mises à jour des données faune, flore et habitats se font sur l'ensemble du linéaire avec deux échelles d'étude. Une actualisation fine sur la première phase et une mise à jour macroscopique sur les phases ultérieures. Monsieur **Bruno BEAUCHET** ajoute également que l'actualisation des données socio-économiques se fera sur l'intégralité du linéaire.

La collectivité remarque que la clé de répartition n'est pas respectée dans la convention de financement n°4. Monsieur **Christian GODILLON** souligne que la clé de répartition devient conforme (1/3 État, 1/3 Région, 1/3 collectivités locales) lorsque l'on intègre la convention de financement n°3.

Communauté d'agglomération Carcassonne-Agglomération

La communauté d'agglomération Carcassonne-Agglomération souligne les difficultés financières que rencontrent les collectivités du fait de la crise sanitaire. Elle ajoute que le calendrier pour signer la convention financière est très contraint auquel s'ajoute un calendrier électoral incertain. Ces craintes sont également partagées par la plupart des collectivités.

L'agglomération attend aussi des garanties quant à la réalisation des phases ultérieures du projet. Elle souhaite également avoir des éléments d'information sur la création de cette société de financement.

Monsieur **Damien TEICHNER** rappelle que la loi d'orientation des mobilités trace le budget prévisionnel de l'État sur la première phase du projet, ainsi que sur les phases ultérieures.

Madame **Régine BREHIER** explique que la création d'une société de financement est prévue par l'article 4 de la LOM. Elle ajoute que les modalités pratiques de création sont actuellement à l'étude. Ces dispositions seront précisées ultérieurement en fonction de l'avancement des réflexions.

CONCLUSION

Madame **Régine BREHIER** remercie l'ensemble des participants pour leur implication et la qualité des échanges. Elle remercie chaleureusement les organisateurs qui ont œuvré à la bonne tenue de ce comité technique, et tout particulièrement le conseil régional pour la mise à disposition du système de visioconférence, ainsi que la DREAL qui a mis en place et animé un système de recueil des questions sous formes de PAD et enfin SNCF réseau. Elle retient de cette réunion qu'il reste encore à définir quelques modalités pratiques pour régler les modalités de financement de cette phase d'études et certaines actions à entreprendre pour faire avancer le projet (saisine CNDP, etc.). Elle précise qu'elle est disponible pour

répondre aux questions ultérieures ou à toute demande d'information complémentaire. Elle ajoute que la date du prochain comité de pilotage est planifiée le 11 juin 2020 sous réserve de toute modification. Elle conclut en s'engageant à rencontrer, après la crise sanitaire, l'ensemble des partenaires de ce projet ambitieux et structurant pour l'Occitanie.

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

Secrétariat général pour les affaires régionales

- Benoît LEMOZIT

- Frédéric LANIER LACHAISE

Préfecture de l' Hérault

- Damien VINSU

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

- Yamina LAMRANI-CARPENTIER

- Christian GODILLON

- Marie-Pierre NERARD

- Frédérique MIALHE

- Thierry PEYRO-ROYO

Conseil régional Occitanie

- Régis CHANTEAU

- Laurent HOULES

- Bruno DULAU

Conseil départemental de l'Hérault

- non représenté

Conseil départemental de l'Aude

- Jean-Pierre DEGAEFF

Conseil départemental des Pyrénées-Orientales

- Stéphane MARI

Montpellier Méditerranée Métropole

- Yves NURIT

- Julie GUIROY

- Natalia DE OLIVEIRA MARTINS

- Marion TUFFERY

Sète Agglopoie Méditerranée

- Philippe COTTOUR

Communauté d'agglomération Hérault-Méditerranée

- Christophe BOURDEL

Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée

- Marine COURTIER

- Christian VINCENDET

Communauté d'agglomération Le Grand-Narbonne

- Jacques BASCOU

- Damien VAN GASTEL

- Jérôme LENOIR
- Communauté d'agglomération Carcassonne-Agglomération**
- Claudine.RODRIGUEZ-BONNET

Perpignan Méditerranée Métropole

- Alain BLANC

SNCF Réseau

- Emmanuèle SAURA
- Nicolas ALADERN
- Bruno BEAUCHET
- Eléna BINET
- Anne-Lise GIBBE
- Sylvie MARTIN