

## LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER - PERPIGNAN

### COMITÉ TECHNIQUE DU 20 SEPTEMBRE 2017

#### Présents

##### **CGEDD**

M. de Tréglodé - Coordonnateur technique

##### **DGITM/DIT/RV1**

Mme Montes - Chargée de projets

##### **DREAL OCCITANIE**

M. Burté - Directeur adjoint Transports

Mme Badaroux - Adjointe Département Mobilité  
Sécurité Routière

M. Tournay - Chargé de mission ferroviaire

##### **CONSEIL RÉGIONAL OCCITANIE**

M. Chanteau - Directeur adjoint des  
infrastructures des transports et des mobilités

M. Dulau – Chargé de mission infrastructures  
ferroviaires

##### **CD 11**

M. Degaëff - Chargé de mission

##### **CD 66**

M. Mari – Responsable service Maîtrise  
d'ouvrage

##### **MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLÉ**

M. Nurit - DGA

M. Goumont - Chargé de projet

##### **CA HÉRAULT MÉDITERRANÉE**

M. Millet, DGA Aménagement

##### **CA BÉZIERS MÉDITERRANÉE**

M. Vincendet - Directeur Aménagement

##### **CA LE GRAND NARBONNE**

M. Van Gastel - Directeur Aménagement

##### **CA PERPIGNAN MÉDITERRANÉE**

M. Blanc - Directeur de projets Direction  
Mobilités

##### **SNCF RÉSEAU**

M. Boutier - Directeur territorial

M. Parant - Chef de mission LNMP

M. Aladern – responsable technique

Mme Martin – Responsable foncier

Mme Binet – Responsable environnement

Mme Gibbe- Responsable concertation

M Beauchet – Chef d'unité pôle Design

M Pean – Gestionnaire financier

### ORDRE DU JOUR

- I. la constitution des dossiers :
  - a. d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la 1ère phase MTP-BZR
  - b. d'actualisation du projet d'intérêt général (PIG) sur l'intégralité de la ligne nouvelle
- II. le calendrier des procédures devant permettre la déclaration d'utilité publique de la première phase et l'actualisation du PIG du projet LNMP
- III. les besoins financiers pour la poursuite des études et acquisitions foncières
- IV. l'information sur l'avancement de la démarche exploratoire de la mission CGEDD-IGF sur le financement de la section Montpellier-Béziers
- V. sujets divers

*Les supports de présentation, projets de conventions financières études et acquisitions foncières ont été transmis préalablement à tous les partenaires*

**Monsieur Hervé de Tréglodé, Ingénieur Général des Mines, a été nommé coordonnateur technique** en remplacement d'Eric Rebeyrotte ayant fait valoir ses droits à la retraite. Il accueille les participants et les remercie de leur présence. Après un tour de table, il rappelle l'ordre du jour de cette réunion et le contexte national des assises de la mobilité lancée le 19 septembre dernier et qui se dérouleront jusqu'en décembre prochain. Les assises précèdent l'établissement d'une loi de programmation au 1<sup>er</sup> semestre 2018.

## **I. Constitution des dossiers**

*Se reporter aux diapositives 4 à 16 du support de présentation.*

**M Parant**, Directeur du projet LNMP SNCF Réseau, rappelle au préalable les objectifs de la LNMP et revient sur les dernières décisions ministérielles actant tracé et implantation des gares nouvelles puis le phasage de l'opération et l'actualisation du projet d'intérêt général. Il indique avoir transmis les dossiers PIG et DUP au ministère fin août.

### **a. Dossier d'enquête préalable à la DUP**

La reprise des dossiers intègre le périmètre du phasage avec une étude d'impact portant sur la totalité du tracé conformément à la réglementation environnementale en vigueur. En parallèle la délimitation de la déclaration d'utilité publique est circonscrite à la phase 1 (Montpellier-Béziers). Cette organisation résulte de l'articulation entre le code de l'environnement et le code de l'expropriation. Il est précisé que seules les collectivités concernées par la première phase de réalisation seront consultées dans le cadre de l'enquête publique.

Il informe enfin que le dossier est finalisé et a été transmis aux services de l'État dans la perspective d'une future saisine de l'autorité environnementale (AE) et du commissariat général à l'investissement (CGI).

**Mme Binet** responsable environnement expose la composition du dossier en soulignant qu'il intègre aussi une mise à jour rendue nécessaire par une réforme de l'évaluation environnementale et les évolutions des documents d'urbanisme intervenues depuis avril 2016. **M Beauchet** apporte à son tour un éclairage sur l'évaluation socio-économique et rappelle que quelle que soit l'option (réalisation globale ou phasée) l'opération recueille un bilan positif : la LNMP est véritablement créatrice de valeur pour les territoires : de 2,5 à 8,9 milliards d'euros suivant qu'est considéré la section Montpellier Béziers seule ou bien l'intégralité du projet Montpellier Perpignan.

L'attention des partenaires est attirée sur la production par le CGEDD d'une analyse sur les évaluations socio-économiques.

### **b. dossier de PIG**

**Mme Martin** responsable foncier, fait état de la situation actuelle au regard du PIG de 2000, obsolète dans l'Hérault même si les emplacements réservés demeurent aux documents d'urbanisme. Elle présente ensuite le dossier relatif à la caractérisation de la LNMP comme projet d'intérêt général. Elle alerte sur la difficulté pour SNCF Réseau de rester informé lorsque la zone de passage préférentielle prendra fin (2022).

**M Goumont**, chargé de mission Montpellier Méditerranée Métropole, demande si les emplacements réservés prévus au dossier ont évolué. SNCF Réseau confirme des modifications, le PIG actuel étant une bande homogène de 100 m de large. Les nouveaux emplacements réservés tiennent compte de la réalité du projet étudié et les principales modifications se situent sur

Villeneuve-les-Béziers et Montpellier (secteur de la Castelle) pour l'Hérault. Les éléments ont été transmis aux collectivités concernées par SNCF Réseau.

A la demande de **M Van Gastel**, Directeur aménagement du Grand Narbonne, des précisions sont données sur les délais de mise en œuvre des mises en compatibilité des documents d'urbanisme par les collectivités. Il insiste sur la nécessité de rappeler aux services du contrôle de légalité de veiller précisément au bon report des emplacements réservés.

Les collectivités compétentes disposent d'un mois pour faire connaître leur posture et de 6 mois pour engager, par une délibération approuvant la révision, ou faire aboutir la procédure de révision ou de modification du document d'urbanisme. En cas de défaillance, le Préfet dispose d'un pouvoir de substitution prévu par le code de l'urbanisme (article L, 153-51).

**M Chanteau**, Directeur adjoint des infrastructures, des transports et des mobilités de la Région Occitanie / Pyrénées Méditerranée, sollicite un état de la transcription des emplacements réservés aux documents d'urbanisme. **Mme Martin** indique que SNCF Réseau transmet depuis juin 2016 les nouveaux emplacements réservés aux communes qui procèdent à une révision de leur PLU.

## **II. Calendrier des procédures**

*Se reporter aux diapositives 18 à 22 du support de présentation.*

**Mme Montes**, chargée de projet au Ministère des transports /Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, rappelle le cadrage de la décision ministérielle n° 4 du 01/02/2017. Les échéances initialement retenues se trouvent décalées par de nouvelles directives liées au constat budgétaire sévère. En effet, une différence de l'ordre de 8 milliards d'euros entre les capacités d'investissements et les besoins a été identifiée sur les grands projets d'infrastructure dès 2018 et ceci sans intégrer les coûts liés à la rénovation de l'existant. Elle rappelle ensuite le discours du Président de la République du 01/07/17 annonçant ainsi une pause dans les grands projets avec l'objectif de mettre en concordance les besoins et les financements disponibles. C'est la raison pour laquelle ont été lancées le 19 septembre des « Assises nationales de la Mobilité », grande concertation des territoires, qui doivent permettre de faire émerger les besoins des Français en matière de mobilité et de construire une trajectoire pluriannuelle de financement des infrastructures de transport équilibrée entre recettes et dépenses, réaliste et sincère sur les cinq prochaines années. Les conclusions de cette démarche feront l'objet d'une loi d'orientation qui sera présentée au Parlement au 1er semestre 2018.

**Mme Montes** rappelle que si la LNMP était classée en priorité 2 dans les conclusions de la commission Mobilité 21 une réserve avait été émise pour classer en priorité 1 la section pour laquelle une saturation pouvait être constatée. Un observatoire de la saturation de l'axe Nîmes-Perpignan avait ainsi été créé en 2013. Les travaux de l'observatoire de la saturation ferroviaire entre Nîmes et Perpignan, dont les conclusions ont été rendues en mai 2016, ont permis de conclure à une saturation de la section Montpellier-Béziers. Le constat de la saturation actuelle de la section Montpellier – Béziers constitue d'ailleurs un des motifs ayant conduit au phasage du projet suite à la jurisprudence Poitiers-Limoges.

En matière de calendrier, Mme Montes rappelle toutefois l'impossibilité de saisir l'AE-CGEDD et le CGI pendant cette phase de pause impliquant l'absence d'engagement de nouvelles phases d'études ou de travaux. Les calendriers pourront ainsi être recalés à l'horizon de la future loi d'orientation attendue au premier semestre 2018.

**M Chanteau**, Directeur adjoint des infrastructures, des transports et des mobilités de la Région Occitanie / Pyrénées Méditerranée, regrette que les éléments de calendrier recalé ne figurent pas

dans la présentation diffusée en séance et demande pourquoi le dossier ne fait pas l'objet d'une saisine du CGI, son avis n'étant pas public. La pause serait ainsi mise à profit pour conduire la contre-expertise.

**M. Nurit**, DGA Montpellier Méditerranée Métropole, souhaite des précisions sur le décalage induit par ces nouveaux éléments qui laissent à penser qu'une enquête publique ne pourra être envisagée avant le premier semestre 2019. Il demande si un COPIL est bien envisagé pour informer les élus des décisions qui modifient les échéances prévues par la Décision Ministérielle n°4.

**M. Millet**, DGA Aménagement à la Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée, demande si un tel report est neutre vis-à-vis des subventions européennes. **Mme Montes** rassure les co-financeurs en indiquant qu'il n'y a pas de lien et que les échéances seront recalées.

**M. Vincendet**, Directeur aménagement à la communauté d'agglomération de Béziers Méditerranée, craint qu'un phasage ne conduise à ne plus envisager le projet comme relevant d'enjeux européens. **Mme Montes** rappelle que le phasage de l'opération se conçoit dans la perspective d'une réalisation globale mais progressive dans le temps.

**M Chanteau**, Directeur adjoint des infrastructures, des transports et des mobilités de la Région Occitanie / Pyrénées Méditerranée, craint que le dossier ne soit à nouveau à actualiser dans un an avec l'évolution constante de la réglementation et souhaite que le maître d'ouvrage s'organise en ce sens. **Mme Montes** convient du besoin de réactualiser le dossier au fil de l'eau pour éviter toute perte de temps.

**M Nurit**, DGA Montpellier Méditerranée Métropole, craint une remise en cause de la LNMP si rien n'est entrepris pour œuvrer à son financement ; il considère que le report du projet hypothèque la contribution de l'Europe à son financement, les fonds disponibles restants pouvant être alloués à d'autres projets. Il regrette que les membres de la mission financement ne soient pas venus à la rencontre de toutes les collectivités comme annoncé au printemps dernier, regret partagé par le Conseil départemental des Pyrénées Orientales et s'interroge sur le portage du projet par l'État. **M de Tréglodé et Mme Montes** rappellent les problèmes de ressources de l'AFITF mais se montrent rassurant au regard des nombreux atouts de la LNMP qui sont autant de raisons de rester optimistes dans l'attente des arbitrages.

La DREAL présente un point rapide sur la démarche d'actualisation du PIG. Les services instructeurs ont été associés pour consolider le dossier et le finaliser. Une mise à disposition du public est envisagée d'ici la fin de l'année 2017 dans la perspective de la prise d'un arrêté inter-préfectoral au premier trimestre 2018.

### **III. Besoins financiers**

*Se reporter aux diapositives 24 à 32 du support de présentation.*

**M. Parant** fait état du niveau de consommation des conventions en cours. Il attire l'attention des co-financeurs sur leur dépassement et le besoin de la troisième convention (10 millions d'euros supplémentaires) prévu au protocole-cadre pour conduire le dossier jusqu'à l'obtention de la déclaration d'utilité publique, frais de maîtrise d'ouvrage inclus. Concernant les acquisitions foncières, l'intégralité des fonds disponibles a été engagée et le solde de la seconde convention est prévu pour mars 2018. On constate une accélération des demandes d'acquisition avec de plus en

plus de bâti. Une nouvelle convention à hauteur de 10 millions d'euros est requise pour poursuivre les démarches.

Les acquisitions actuelles sont établies sur le tracé du PIG historique qui n'est plus adapté. Il conduit donc SNCF Réseau à acheter des terrains pour certains sans utilité pour le projet. M de Tréglodé souligne tout l'intérêt d'actualiser le PIG rapidement. Monsieur Parant propose également de remettre en vente les terrains agricoles acquis, pour lesquels aucun risque d'urbanisation n'est à craindre. .

**M Van Gastel**, Directeur aménagement du Grand Narbonne, alerte tous les partenaires sur la situation foncière, où l'on continue à acquérir des terrains qui ne sont plus dans le tracé pour un projet dont l'échéance de réalisation de la phase 2 est trop floue. Il ajoute que cela interpelle fortement sur l'usage des deniers publics, et complique fortement la relation entre élus et habitants sur le terrain quant à la visibilité du projet.

SNCF Réseau indique ne pas être en capacité de gérer le foncier agricole au-delà de 12 ans avec les outils juridiques actuels. Passé ce délai, les baux contractés avec la SAFER repasseront dans le domaine du fermage ce qui imposera une seconde indemnisation des exploitants lors de la réalisation du projet. Une inégalité de traitement se crée donc sur le territoire : certains propriétaires-exploitants font valoir leur droit de délaissement puis exploite alors l'outil de travail à moindres frais (baux SAFER – personne d'autre qu'eux ne candidate sur les parcelles) sans supporter le coût de possession du capital foncier (rachat au prix des Domaines) en ayant touché l'indemnité d'éviction (3 années de marge brutes). Et ils pourront bénéficier d'une nouvelle indemnité d'éviction lorsque le projet se réalisera (requalification des baux SAFER au-delà des 2 x 6 ans).

SNCF Réseau demande d'alerter le Ministère de l'agriculture pour envisager une évolution de l'outil SAFER pour les grands projets d'infrastructures. **Mme Montes** en prend acte.

Les deux projets de conventions ont été portés à la connaissance des co-financeurs.

**M. Millet**, DGA Aménagement à la Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée, indique que pour signer de tels engagements les élus doivent être préalablement réunis en comité de pilotage afin de leur donner la visibilité attendue sur ce projet.

**M. Vincendet**, Directeur aménagement à la communauté d'agglomération de Béziers Méditerranée, demande quels sont les délais pour signer ces conventions. SNCF Réseau au regard de la situation actuelle sollicite une signature la plus rapide possible.

#### **IV. Démarche exploratoire sur le financement**

**M. de Tréglodé** rappelle le contexte complexe de constitution de cette mission interministérielle. Il s'agit ici de conduire une démarche exploratoire préalable à la négociation d'un protocole de financement.

La phase 1 Montpellier-Béziers représente 1,8 milliards d'euros. 10 à 15 % de financements européens sont envisagés dans un contexte où SNCF Réseau par application de la règle d'or n'est pas en mesure de dégager de capacités contributives. Une répartition à parts égales Etats/Collectivités avec le positionnement de la Région comme chef de file des collectivités a reçu un accueil favorable de la Présidente de Région sous certaines conditions financières (instauration d'une redevance PL en Occitanie, fiscalité sur les plus-values foncières et évolution des règles de répartition de la TICPE). La Région a partagé avec la mission de financement la possibilité de

réaliser cette ligne sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau, sans création de structure particulière (société de projet, etc.) ni PPP.

**M Nurit**, DGA Montpellier Méditerranée Métropole, regrette fortement que dans ce contexte particulier et tendu la mobilisation de l'ensemble des partenaires ne soit pas recherchée. Il rappelle le fonctionnement qui a prévalu sur CNM avec une association de toutes les collectivités locales. Par ailleurs, il demande que tous les territoires traversés par le projet soient contactés et pas seulement les co-financeurs déclarés.

**M. Mari**, responsable du service maîtrise d'ouvrage au conseil départemental des Pyrénées Orientales souhaite savoir si un nouveau contact avec les collectivités est prévu.

**M Van Gastel**, Directeur aménagement du Grand Narbonne, demande confirmation d'une répartition 50 % Etat 50 % collectivités et des modalités de répartition en cas de désistement d'une collectivité.

**M. Degaeff**, Département de l'Aude, souhaite revenir sur le phasage qui a suscité des interrogations chez les élus :

Quelle lisibilité sur le devenir de la LNMP ?

Que faut-il comprendre en matière de réalisation pour la suite ?

En matière de gouvernance de solidarité et de soutenabilité financière, les partenaires actuels participeront-ils au financement de la première phase et comment mobiliser les financements sur les phases ultérieures ? Quid en cas de non réalisation globale ou d'abandon du projet ?

**M. de Tréglodé** précise que la remise des conclusions de la mission exploratoire est prévue pour le mois d'octobre prochain. Il faut attendre la loi d'orientation des mobilités pour avoir plus de visibilité sur la suite.

Les représentants des collectivités territoriales sollicitent la tenue d'un comité de pilotage et attirent l'attention sur le besoin d'informer clairement les élus notamment au regard des 20 millions d'euros des deux nouvelles conventions études et acquisitions foncières. **M. de Tréglodé** entend ces demandes, mais précise que le contexte national des Assises nationales de la mobilité et de la loi d'orientation de la mobilité rend difficile la tenue d'une telle réunion au plan régional en même temps.

## **V. Sujets divers**

**M. de Tréglodé** fait un point sur l'articulation des enjeux paysagers en site classé et des enjeux hydrauliques. SNCF Réseau indique avoir répondu à l'ensemble des questions posées par le rapport de M. Boyer dans son second rapport du 17 août dernier ; des arbitrages entre services de la DREAL doivent permettre de définir les orientations à retenir. Patrick Burté, Directeur Adjoint Transport à la DREAL, indique que des réunions de travail seront conduites à l'automne.

**Monsieur le coordonnateur technique** remercie l'ensemble des participants pour la richesse des échanges. L'ensemble des sujets ayant été abordés, la séance est levée.