

COMMISSION CONSULTATIVE – PHASE 2

MERCREDI 22 MAI - HOTEL KYRIAD PERPIGNAN - 10H / 12H

COMPTE RENDU DES ECHANGES

INTERVENANTS PRESENTS

- **Bruno Berthet**, Secrétaire général de la préfecture des Pyrénées- Orientales
- **Julien Baraillé**, Conseiller régional, Région Occitanie
- **Stéphane Lubrano**, Directeur de la mission LNMP, SNCF Réseau
- **Olivier Galand**, Responsable phase 1, SNCF Réseau
- **Sylvie Martin**, Responsable foncier, SNCF Réseau
- **Anne-Lise Gibbe**, Responsable de la concertation, SNCF Réseau

ELUS ET REPRESENTANTS PRESENTS

- **Nicolas Barthe**, Maire de Toulouges
- **Xavier Baudry**, Collaborateur parlementaire de Sophie Blanc, Assemblée Nationale
- **Alain Blanc**, Directeur adjoint des mobilités, Perpignan Méditerranée Métropole
- **Guillaume Bousquet**, Adjoint au maire de Poussan
- **Roland Cals**, Conseiller municipal, Ville de Villeneuve-La-Rivière
- **Jacques Cantagrill**, Conseiller municipal de la ville de Cers
- **Alain Dario**, Maire de Peyrestortes
- **Patrick Got**, Maire de Baho
- **Frédéric Guillaumon**, Adjoint au maire de Perpignan et conseiller communautaire
- **Véronique Houpert**, Déléguée territoriale, Direction Départementale des Territoires et de la Mer des Pyrénées-Orientales
- **Stéphane Mari**, Service Maitrise d’Ouvrage, Département des Pyrénées-Orientales
- **Elisabeth Miffre**, Collaboratrice parlementaire de Sandrine Godor-Such, Assemblée nationale
- **Jean-Charles Moriconi**, Vice-Président délégué aux mobilités, Perpignan Méditerranée Métropole
- **Robert Raynaud**, Adjoint au maire du Soler
- **Patrick Sarda**, Maire de Opoul-Perillos

1. MOTS D'INTRODUCTION

Bruno Berthet, Secrétaire général de la préfecture des Pyrénées- Orientales

remercie les participants de leur présence et excuse le préfet, Thierry Bonnier, de son absence à cette commission consultative, retenu par d'autres obligations, avec la venue du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, Christophe Béchu. Cette réunion est l'occasion d'échanger et de faire un point d'étape sur les réflexions en cours sur le projet LNMP, permettant ainsi d'avancer ensemble sur ses prochaines étapes de réalisation et de favoriser une meilleure collaboration. Il souligne qu'il est important de réunir régulièrement les partenaires de ce projet structurant pour le territoire.

Julien Baraillé, Conseiller régional, Région Occitanie

remercie le secrétaire général et les participants d'assister à cette commission consultative. Il souligne l'importance du rôle de la Région dans ce projet et l'engagement de l'ensemble des partenaires, Etat et collectivités territoriales, pour assurer sa réalisation. Il se réjouit de voir sa concrétisation en bonne voie et insiste sur la nécessité de lever les difficultés qui pourraient freiner la progression du projet.

2. POINT D'ETAPE SUR LE PROJET

L'équipe projet présente un diaporama faisant le point sur le projet :

- Pourquoi une ligne nouvelle ?
- Le projet en un coup d'œil
- Où en est le projet aujourd'hui ?
- Zoom sur la phase 1
- Zoom sur la phase 2
- Les outils d'information à disposition

Cf document en PJ.

3. ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

Jean-Charles Moriconi, Vice-Président délégué aux mobilités, Perpignan Méditerranée Métropole

excuse l'absence de son Président, M. Robert Vila. Il exprime sa satisfaction quant à la réalisation de ce chaînon manquant de la liaison ferroviaire européenne, qui rassemble le soutien à la majorité absolue de toutes les collectivités concernées. Cependant, des réserves émergent concernant la phase 2, principalement sa planification et son financement. La particularité de ce projet nécessite certes une planification par phases mais la Métropole assurant le financement global du projet, elle veut s'assurer qu'avec le temps les difficultés pourront être absorbées et que le projet ira à son terme avec la réalisation effective de la phase 2, sans risque de retard ou d'abandon.

En ce qui concerne la mixité, les élus sont partagés sur sa nécessité et sa faisabilité, notamment quant à son financement : jusqu'où aller et à quelle échéance ? Si le calendrier dérape, quelle assurance ont les partenaires co-financeurs que les financements proposés pourront compenser les trois ou quatre années de retard ? C'est en effet un projet déjà très long, qui nécessitera beaucoup d'argent, et la mixité induirait plus de temps et plus d'argent.

M. Mocarini conclut son intervention en remerciant la préfecture et l'équipe LNMP d'avoir réuni les élus qui, pour certains, s'interrogent sur le tracé et sur certaines difficultés.

Patrick Sarda, Maire de Opoul-Perillos

souhaite savoir quel serait l'impact financier d'une mixité et demande si la variante du passage dans le tunnel Corbières a été abandonnée.

Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP

précise que le surcoût de la mixité de Béziers à Perpignan est estimé à 2 milliards d'euros actuellement. Mais cette estimation a été faite sur un tracé particulier, celui de Corbières littoral, qu'il faut ré-étudier. Cependant, si la ligne est entièrement mixte, il ne sera plus nécessaire d'avoir des raccordements entre Rivesaltes et Perpignan, ce qui représenterait une économie d'environ 150 millions d'euros. Cette question sera réétudiée et présentée au public à l'automne 2025.

La variante avec le tunnel Corbières n'a pas été abandonnée : sa faisabilité technique et son coût font l'objet d'une réévaluation, qui sera également soumise à la concertation à l'automne 2025.

Patrick Got, Maire de Baho

exprime son opinion sur le financement européen, estimant qu'il est insuffisant en étant à hauteur de 20% seulement. Il considère que cette contribution est trop légère notamment face au financement des collectivités, qui est lui de 40%.

Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP

souligne que l'Union européenne finance jusqu'à 50% des études et jusqu'à 30% des travaux dits « éligibles » (les acquisitions foncières ne sont à ce titre pas finançables). Il met en avant le fait que dans le cadre des dernières lignes à grands vitesses dont des projets transfrontaliers, des contributions maximum de 14% à 15% du coût global du projet ont été observées. Stéphane Lubrano estime ainsi que les 20% actuellement proposés constituent déjà un soutien significatif, notamment dans le contexte financier actuel.

Jean-Charles Moriconi, Vice-Président délégué aux mobilités, Perpignan Méditerranée Métropole

exprime le désir des élus d'obtenir jusqu'à 35% de financement par l'Europe. Il met en avant l'importance cruciale de cette interconnexion, ce tronçon représentant l'unique chaînon manquant, et insiste sur la nécessité d'obtenir davantage de financement, notamment de la part de l'Union Européenne.

Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP

affirme que l'objectif est de travailler en ce sens, en essayant activement de faire du lobbying auprès des instances européennes sur ces questions. Il explique qu'il est important qu'existent, entre co-financeurs, une cohésion et un alignement qui faciliteront la communication d'un message clair au niveau européen.

Patrick Got, Maire de Baho

S'interroge sur le contournement de Perpignan évalué à 650 millions d'euros. Est-ce toujours en cours d'étude ? Qu'en est-il de la variante proposée par l'association PMCV ? D'autres variantes sont-elles envisageables ?

Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP

répond que le contournement fait effectivement partie du projet acté par Décision Ministérielle et est donc toujours en cours d'étude. Cependant, il sera réexaminé et soumis à une nouvelle concertation. En ce qui concerne la variante proposée par l'association Protection et Maintien du Cadre de Vie (PMCV), il explique qu'elle n'est pas réalisable sur le plan technique et entraînerait des impacts importants sur le bâti, et des coûts élevés. Il ajoute que le tracé doit être ajusté en raison de nouvelles contraintes imposées, comme le dépôt de munitions de Joffre qui oblige à rapprocher le tracé de certaines communes et habitations. Ces contraintes imposées nécessitent de toutes façons une réévaluation des tracés, car certaines données antérieures ne sont plus valides.

Alain Dario, Maire de Peyrestortes et Vice-Président délégué aux finances de Perpignan Méditerranée Métropole

s'inquiète pour les finances de l'agglomération et demande où en est le coût total du projet, qui pourrait devenir exponentiel. Il évoque également l'impact du projet sur l'agriculture, fortement mise en danger de manière générale, alors que d'autres projets, paradoxalement, dépensent également des millions pour essayer de sauver les agriculteurs, notamment en lien avec la pénurie d'eau. Il craint également l'impact paysager du projet sur les plaines du Roussillon. Enfin, Alain Dario est perplexe face à l'incohérence du projet d'avoir une ligne mixte avant et après mais pas entre Béziers et Perpignan.

Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP

explique que le projet concerne un périmètre général et que sur ce tracé, certaines communes sont plus vulnérables que d'autres, avec des enjeux plus sensibles et que le dialogue sera particulièrement nécessaire sur ces territoires.

Concernant la mixité, il mentionne que des études précédentes permettaient de montrer que la mixité n'était pas nécessaire car il était possible de libérer de la capacité sur la ligne classique pour le transport des trains de fret et pour répondre à l'augmentation du trafic, avec un facteur multiplicatif de 3,5, ce qui était considéré comme adéquate à l'époque. Cependant, il souligne que les territoires évoluent et que le trafic de fret devient de plus en plus important. Par conséquent, une relance des études est prévue afin de réévaluer la situation et de déterminer si les solutions envisagées à l'époque restent pertinentes, face à l'évolution du contexte, comme la vulnérabilité de la ligne actuelle face au changement climatique, les politiques fret nationales et européennes, la volonté espagnole de relier ses 3 ports (Barcelone, Tarragone et Valence) au réseau ferroviaire à écartement UIC.

Alain Dario, Maire de Peyrestortes et Vice-Président délégué aux finances de Perpignan Méditerranée Métropole

rajoute qu'en ce qui concerne le transport de fret, les besoins sont loin d'être couverts et s'interroge alors pourquoi. Comme il s'interroge sur la nécessité de réaliser le contournement de Perpignan en cas de mixité de la ligne.

Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP

explique que si la ligne est mixte entre Béziers et Rivesaltes, le contournement restera nécessaire, car les trains de fret ne passeront pas par le centre de Perpignan. Mais ce contournement constituera une continuité avec l'ensemble de la ligne nouvelle.

Julien Baraillé, Conseiller régional, Région Occitanie

indique que la Région se montre plutôt favorable à une mixité sur la ligne, mais souligne qu'il est nécessaire de réétudier les éventuelles nuisances. Cependant, elle estime qu'il sera plus facile de justifier cette décision si le projet dans son ensemble est cohérent, avec une mixité totale.

Xavier Baudry, Collaborateur parlementaire de Sophie Blanc, Assemblée Nationale et Conseiller régional, Commission transports

souligne que la mixité sur l'axe est hautement bénéfique. Il appuie les propos de ses collègues sur la nécessité de faire monter le taux de participation de l'Europe à 50% et explique que, dans les textes européens, il est prévu la possibilité de financer jusqu'à 80% des projets dans certains pays. Il relate qu'une certaine inquiétude entoure des rumeurs de retard dans le financement du projet par l'État. Sur le plan technique, en cas de non mixité, quels trains pourront circuler sur la ligne voyageurs ?

Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP

explique que des TER pourront circuler sur les LGV à l'horizon 2040. Aujourd'hui, ce qui empêche la circulation des TER sur les LGV, c'est le système de signalisation. Toutefois, à l'horizon 2040, les lignes seront équipées d'un nouveau système de signalisation, l'ERTMS, et les TER également, transition financée en partie par l'Europe : ils seront donc compatibles et pourront alors circuler sur la ligne nouvelle. Cependant, il est à noter que la ligne nouvelle n'est pas conçue pour assurer une desserte fine du territoire entre Perpignan centre et la Gare Nouvelle de Narbonne. Seuls des TER Grande Vitesse (express) pourront donc circuler sur la ligne nouvelle si la Région le souhaite.

Jean-Charles Moriconi, Vice-Président délégué aux mobilités, Perpignan Méditerranée Métropole

souligne l'importance de l'éco-responsabilité, affirmant que c'est de leur responsabilité envers les générations futures. Ainsi, il considère que la mixité est une solution bénéfique, voire incontournable, à condition que les études démontrent sa faisabilité. Il insiste sur la nécessité de ne pas négliger cette option ni passer à coté d'une solution d'avenir.

Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP

précise que l'objectif est d'être impartial et de fournir toutes les informations nécessaires. Il assure qu'il n'y a aucun parti pris, si ce n'est d'ordre technique. Son souhait est que les études soient aussi claires et impartiales que possible afin de permettre une prise de décision éclairée et sereine.

Jean-Charles Moriconi, Vice-Président délégué aux mobilités, Perpignan Méditerranée Métropole

interroge sur le délai nécessaire en cas de mixité.

Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP

indique, qu'actuellement, et pour répondre à la demandé d'accélération des partenaires, la mise en service est prévue pour 2040. En cas d'adoption de la mixité, la mise en service pourrait intervenir entre 2040 et 2044 (objectif de mise en service inscrit dans la LOM). En effet, la réalisation du tunnel sous les Corbières, par exemple, d'une longueur de 10 à 12 kilomètres, nécessiterait 4 à 5 ans de travaux. Ces éléments de calendrier sont toutefois donnés à titre indicatif.

Patrick Sarda, Maire de Opoul-Perillos

demande où serait situé le tunnel.

Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP

précise que tunnel serait situé entre Roquefort-Les-Corbières et Rivesaltes, dans les Corbières. Les études techniques en cours permettront de définir sa localisation exacte.

Julien Baraillé, Conseiller régional, Région Occitanie

demande s'il est possible d'effectuer les travaux du tunnel en parallèle des autres travaux, afin d'éviter un délai supplémentaire de cinq ans.

Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP

explique que cela serait bien sûr envisageable, mais que cela rallongerait tout de même la durée globale des travaux de quelques années, ceux-ci passant potentiellement de 3 à 5 ans. De plus, les procédures réglementaires et les phases de concertation seraient également plus longues. Il serait donc nécessaire de parvenir à mener toutes ces étapes dans les délais les plus courts possibles.

Robert Raynaud, Adjoint au maire du Soler

demande comment se déroulera le passage au droit du Soler.

Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP

répond en indiquant qu'il s'agira d'une tranchée couverte. Il ajoute qu'il est possible de demander les plans actuels et précise qu'il a déjà discuté de ce sujet avec Madame la maire.

Robert Raynaud, Adjoint au maire du Soler

interroge sur le choix définitif des gares nouvelles.

Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP

explique que vont être réexaminés à la fois le nombre et l'emplacement des gares nouvelles, en collaboration avec les collectivités. Il donne l'exemple de Narbonne, soulignant l'attachement de ce territoire à son projet de gare nouvelle, en partie en raison de son Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), ainsi que par la nécessité de prendre en compte les plans d'urbanisation actuels, intégrant ce projet structurant pour ce territoire.

Frédéric Guillaumon, Adjoint au maire de Perpignan et conseiller communautaire

exprime son accord avec les sentiments exprimés concernant la participation de l'Union européenne, soulignant la nécessité de dépasser les 20% de participation, face à la complexité du projet. Il demande par ailleurs si le chiffrage budgétaire de la phase 2 du projet va être actualisée.

Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP

mentionne que les chiffres du projet remontent à 2015/2016 et ont été actualisés en 2020 pour s'adapter aux conditions économiques actuelles. Bien qu'ils restent valables, ils seront soumis à une nouvelle évaluation. Il souligne que ces chiffres sont exprimés en euros constants, ce qui signifie qu'ils ne tiennent pas compte de l'inflation. Il assure que les coûts de la phase 2 sont aussi solides que ceux de la phase 1, avec le même niveau de précision dans la construction du tracé.

Patrick Sarda, Maire de Opoul-Perillos

regrette que la seule entreprise de sa commune risque de disparaître avec ce projet et demande s'il y aura une compensation économique.

Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP

affirme que des contacts seront pris et des études réalisées sur les compensations et les indemnités. Il explique que cela sera anticipé, en collaboration avec l'État et les collectivités.

Robert Raynaud, Adjoint au maire du Soler

demande quand débutera l'enquête parcellaire.

Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP

répond que l'enquête parcellaire débutera une fois que la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) sera établie et que les études détaillées auront été réalisées pour déterminer les besoins fonciers exacts.

Frédéric Guillaumon, Adjoint au maire de Perpignan et conseiller communautaire

revient sur un chiffre évoqué lors de la présentation : 116 hectares d'acquisition foncière.. Il demande si cela concerne les Pyrénées-Orientales.

Sylvie Martin, Responsable foncier, SNCF Réseau

explique qu'il est estimé un besoin foncier de 600 hectares dans les Pyrénées-Orientales. Le domaine du Mas de la Chique situé sur la commune de Salses le Château et traversé par les emprises de la LNMP a été acquis, représentant 114 hectares. 2 hectares supplémentaires ont été acquis directement sous les emprises.

4. CLOTURE

Bruno Berthet, Secrétaire général de la préfecture des Pyrénées- Orientales

remercie une fois de plus les participants de leur présence et les encourage à participer aux prochaines étapes de dialogue sur le projet. Il précise que l'objectif est d'organiser des rencontres régulières pour accompagner la responsabilité collective des partenaires à analyser au plus juste ce projet, même si ses échéances sont à très long terme. Il s'agit que les termes du débat soient connus et posés afin de construire ensemble les choix à opérer.