

COMMISSION CONSULTATIVE – PHASE 2

14 MAI 2025 – PERPIGNAN (KYRIAD CENTRE DEL MON) – 10H / 12H

COMPTE-RENDU DES ECHANGES

INTERVENANTS PRESENTS

- **BERTHET Bruno**, Secrétaire général de la préfecture des Pyrénées-Orientales
- **DEMULSANT Marc**, Directeur de projets LGV, Préfecture de région Occitanie
- **PINET Pascal**, Directeur général, Société de financement LNMP
- **LUBRANO Stéphane**, Directeur de la mission LNMP, SNCF Réseau
- **MIS Sébastien**, Directeur adjoint de la mission LNMP, SNCF Réseau
- **WITERSHEIM Aurélie**, Chargée de mission environnement Phase 2, SNCF Réseau
- **FESTOR Nathalie**, Responsable études Phase 2, SNCF Réseau
- **GIBBE Anne-Lise**, Responsable de la concertation, SNCF Réseau
- **PARDINEILLE Anne-Isabelle**, Garante de la concertation, Commission Nationale du Débat Public
- **QUEVREMONT Philippe**, Garant de la concertation, Commission Nationale du Débat Public

ELUS ET REPRESENTANTS PRESENTS

- **ALIOT Louis**, Maire, Mairie de Perpignan
- **BAUDRY Xavier**, Adjoint délégué au maire, Mairie de Perpignan
- **BLANC Sophie**, Députée de la 1^{ère} circonscription des PO, Assemblée Nationale
- **BLANC Alain**, Directeur projets aménagements et mobilités, Communauté Urbaine de Perpignan
- **BONNET André**, Député suppléant de Sandrine Dogor-Such, 3^e circonscription des PO
- **BOUSQUET Guillaume**, Directeur de cabinet, Mairie de Toulouges
- **DARIO Alain**, Maire, Mairie de Peyrestortes
- **DEL POSO Carole**, Sénatrice suppléante des Pyrénées-Orientales, Sénat
- **FOXONET Gilles**, Maire, Mairie de Baixas

- **GAICHET Gérard**, 1^{er} adjoint, Mairie du Fitou
- **GOT Patrick**, Maire, Mairie Baho
- **HOUPERT Véronique**, déléguée territoriale, Direction Départementale des Territoires et de la Mer, Pyrénées-Orientales
- **LAFARGUE Patrice**, Directeur Grands projets urbains, Ville de Perpignan
- **LEONARDELLI Julien**, Député, Parlement Européen
- **MARI Stéphane**, service maîtrise d'ouvrage, département des Pyrénées-Orientales
- **MERIAN Alban**, Collaborateur parlementaire de Lauriane Josende, Sénat
- **MOLI Samuel**, Conseiller Régional, Région Occitanie
- **MORICONI Jean-Charles**, Vice-Président Mobilités, Communauté Urbaine de Perpignan Méditerranée Métropole
- **RAIOHO Gabriel**, Chargé de mission infrastructure ferroviaire et projet SERM, Région Occitanie
- **RAYNAUD Robert**, Adjoint, Mairie du Soler

1. INTRODUCTION

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

Salue les élus qui se sont mobilisés pour participer à cette commission consultative. Dans son propos introductif, il rappelle les différentes instances et modalités de discussion qui existent et qui permettent de maintenir un échange régulier avec le territoire, en apportant notamment une information fiable et régulière sur l'avancée du projet. Il précise qu'il est essentiel que les priorités et les points d'inquiétudes exprimés par les acteurs locaux puissent être entendus et pris en compte.

Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP

Introduit l'ordre du jour de la commission consultative, avec une présentation du projet qui sera brève afin de pouvoir consacrer tout le temps nécessaire aux échanges.

Anne-Isabelle Pardineille et Philippe Quevremont, Garants de la CNDP

Présentent le rôle des garants désignés par la Commission Nationale du Débat Public pour la concertation préalable sur la phase 2 du projet. La concertation préalable permet de débattre de l'opportunité et des modalités du projet.

2. POINT D'ETAPE SUR LE PROJET

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

- Point d'actualité sur la phase 1
- Une concertation préalable sur la phase 2
- Le programme d'études
- La démarche de dialogue territorial
- Préparation de la concertation préalable

Cf document en PJ, également disponible sur le site Internet du projet à la rubrique "médiathèque" / "concertation" / "2024-2025 concertation continue".

3. ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

Xavier Baudry, Adjoint au maire de Perpignan et Conseiller régional de la Région Occitanie

Souhaite rappeler la position de la ville de Perpignan en faveur de la mixité « voyageurs - fret » ainsi que les garanties données à ce sujet par la Présidente du Conseil régional d'Occitanie. Il réaffirme également l'importance de réaliser le raccordement ferroviaire entre la gare de Perpignan et la ligne à grande vitesse, essentiel pour améliorer l'intermodalité et traiter la problématique de saturation grandissante de ce nœud ferroviaire.

Dans une seconde question, il s'interroge sur l'intérêt de s'appuyer sur la mixité pour accroître la part de financements européens dans le projet.

Stéphane LUBRANO, Directeur de la mission LNMP

Rappelle que le montant des subventions européennes varie selon si le segment de ligne est transfrontalier ou non. Il rappelle que l'objectif est une participation européenne à hauteur de 20%. Il précise que les subventions européennes ne sont jamais garanties et que leur montant varie en fonction d'un certain nombre de critères. Il est néanmoins confiant sur la confirmation de ces subventions et indique que le travail se poursuit afin de les sécuriser. Il indique que l'Union européenne a réaffirmé son engagement par l'intermédiaire de Mathieu Grosch, coordinateur du corridor méditerranéen. La possibilité d'accroître le niveau de contribution européenne dans le projet a ainsi été évoquée. Il est désormais de la responsabilité du maître d'ouvrage d'instruire un dossier de demande de subvention solide et de qualité pour aller chercher le plus haut niveau de financement.

Sur la question de la desserte de Perpignan, il précise que le raccordement au niveau de Rivesaltes est bien prévu dans l'ensemble des scénarios qui seront présentés en concertation. En outre, toutes les études de trafic mettent en évidence le potentiel commercial de la gare centre de Perpignan en termes de trafic voyageurs. Un potentiel qui sera pleinement intégré par les futurs exploitants ferroviaires.

Philippe Quevremont, Garant de la concertation

Intervient pour rappeler que dès lors qu'il était question d'envisager de réduire le nombre de gares nouvelles dans le cadre du projet, ils avaient demandé au maître d'ouvrage de poser la question de l'absence de gare nouvelle pour les deux agglomérations de Narbonne et Béziers.

Il souhaite également s'assurer auprès des participants présents du consensus du territoire sur l'absence de gare nouvelle à Perpignan.

Jean-Marc Moriconi, Vice-Président de Perpignan Méditerranée Métropole

Souhaite évoquer l'impact du nouveau tracé mixte sur les villes et villages situés sur le territoire. Il réitère le soutien des élus locaux au projet, mais souhaite également relayer les inquiétudes légitimes de ces derniers. Sa question porte sur les modalités de prise en compte de ces inquiétudes par les porteurs du projet LNMP, afin de pouvoir fournir des réponses de nature à rassurer les acteurs locaux.

Sa deuxième question porte sur le financement. Il rappelle en préambule l'engagement de la Métropole de Perpignan sur la phase 1 comme sur la phase 2, mais s'inquiète du désengagement potentiel d'autres collectivités (Sète Agglopolie Méditerranée et le Département de l'Hérault) suite à de récentes déclarations. Il précise que Perpignan Méditerranée Métropole ne saurait se substituer aux contributions des autres et souhaiterait connaître les derniers développements sur le sujet.

Pascal Pinet, Directeur général de la Société LNMP

Répond en procédant à un point d'étape, sur les trois sources de financement :

- Pour la partie collectivités (40% du financement), il souligne que les moments d'hésitations et d'ajustements font partie d'un processus normal pour les grands projets multipartenariaux comme la LNMP. Il revient sur le rôle de la société de financement pour faciliter ce travail et faire émerger une décision majoritaire au travers d'un instrument financier *ad hoc*. Son rôle est justement d'assurer les financements pour permettre à chacun des contributeurs de cheminer à son propre rythme sans pour autant mettre en péril le déroulement des opérations et le calendrier du projet. Un autre de ses intérêts est d'étaler la participation financière des collectivités sur 40 ans (et même potentiellement au-delà) pour limiter leur effort annuel. Il insiste sur l'échéance du plan de financement des travaux comme objectif pour purger les dernières interrogations et mettre l'ensemble des collectivités autour de la table.

Il indique ne pas pouvoir répondre au nom du Département de l'Hérault et de Sète Agglopôle Méditerranée et souhaite que les choses puissent évoluer favorablement. Le travail de la Société LNMP sera de répondre à l'ensemble des questions soulevées par ces deux collectivités que ce soit sur les aspects de desserte ou sur les impacts environnementaux. Il précise avoir demandé au maître d'ouvrage de leur apporter au plus vite des éclairages.

- Pour la partie européenne (20%), il insiste sur le fort niveau d'engagement de l'Union européenne au projet, qui participe déjà au stade des études à pratiquement 30% du financement. Il rappelle également le soutien exprimé par Mathieu Grosch, coordinateur du corridor méditerranéen, lors de sa visite en décembre 2024. Le projet LNMP correspond en effet à la plupart des critères pris en compte pour les prochains programmes de subventions européens : présence sur un corridor, caractère transfrontalier, mixité voyageurs - fret, résilience au changement climatique, continuité des transports militaires... Il annonce être optimiste pour aller chercher un niveau de participation européen qui soit le plus fort possible.
- Pour la partie Etat (40%), il souligne que celui-ci finance bien la concertation à venir et les acquisitions foncières dans le cadre du contrat de plan Etat-Région. Il constate effectivement que sur la partie études, les collectivités ont dû faire l'avance en 2024 et 2025 et que cette situation ne peut pas durer.

Cette problématique devrait se résoudre lors de la conférence « Ambition France Transports », qui se déroule actuellement sous la présidence de Dominique Bussereau et qui va décider des financements de l'Etat sur les différents projets d'infrastructures au niveau national. À cette occasion, il appelle l'ensemble des collectivités à se mobiliser et indique que la société LNMP prépare un cahier d'acteurs pour porter les enjeux de financement du projet lors de cette conférence.

Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP

Répond sur l'impact de la solution mixte pour l'environnement humain. Il indique que la sensibilité du territoire à ce sujet a bien été identifiée, notamment lors des ateliers organisés en mars 2025. Il s'agit d'un point crucial du dossier qui sera notamment étudié dans le cadre de l'enquête publique et des futures demandes d'autorisations environnementales, il a donc toute l'attention du maître d'ouvrage.

Au stade de la concertation préalable qui s'ouvrira à l'automne, la question des nuisances sera effectivement abordée. Si l'avancée des études ne permettra pas encore de les estimer de façon précise, un travail de pédagogie sera fait pour expliquer les méthodes qui seront employées pour déterminer le niveau de ces nuisances et les actions qui pourront être mises en œuvre pour les limiter au maximum. Toutes les solutions possibles pour réduire l'impact de la ligne sur l'environnement humain seront recherchées.

Robert Raynaud, Adjoint au maire de Soler

Rappelle le courrier de Madame le Maire du Soler envoyé à SNCF Réseau et alerte sur la situation de sa commune qu'il décrit comme « partagée en deux » par la ligne nouvelle, avec des impacts importants sur le plan urbain (enjeux paysagers et de déviation des réseaux) et sur une zone d'activités essentielle à la vie économique locale. Il souhaite que les modalités d'intégration du projet dans le tissu urbain fassent l'objet d'une attention toute particulière et précise que la commune sera vigilante à ce sujet.

Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP

Répond en indiquant que ce point est bien connu de l'équipe projet comme en témoignent les rencontres qui ont déjà eu lieu avec Madame le Maire du Soler. Il précise que si les marges de manœuvre sont assez réduites pour le tracé, il est tout à fait possible d'étudier d'autres modalités de traversée de la ville et d'autres techniques constructives (dont certaines avaient déjà été proposées lors de la concertation initiale). Tous ces points restent ouverts et seront présentés lors des prochaines étapes de concertation.

Alain Dario, Maire de Peyrestortes

Décrit également la situation particulière de sa commune, située entre le terrain d'aviation et la future ligne à grande vitesse.

Sa question porte sur la traversée de la plaine de Rivesaltes dans le cadre du contournement Est de Perpignan, qui est reconnue pour son activité viticole et son appellation d'origine contrôlée. Il exprime son interrogation quant à l'utilité du contournement présenté au regard de ses impacts « très importants » pour la vigne.

Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP

Répond en indiquant que l'opportunité de ce contournement sera l'un des points importants à expliquer et à débattre dans le cadre de la future concertation. Il précise que les études de trafic projettent une augmentation très importante des circulations Fret en provenance et à destination de l'Espagne. Dans ce contexte, ce contournement s'avère alors nécessaire pour ne pas saturer le nœud ferroviaire de Perpignan, notamment les voies en gare, pour permettre d'augmenter le trafic voyageurs et sortir les nuisances liées au fret du centre-ville.

Sur le sujet de la traversée de la plaine de Rivesaltes, il souligne que l'insertion du projet dans ce secteur est particulièrement contrainte du fait de la densité du tissu urbain et de la présence du périmètre de sécurité du futur dépôt de munitions. Il indique toutefois qu'avec la mixité, il est envisagé de supprimer un raccordement au niveau de Rivesaltes qui existait dans le scénario de référence. Cela permettra de gagner quelques marges de manœuvre pour construire le tracé le moins impactant possible.

Il indique que l'incidence sur l'agriculture et l'activité viticole est réelle. L'objectif sera donc de travailler à ce qu'il soit compensé de la façon la plus complète possible : d'abord en évitant au maximum les terres agricoles au moment de la

définition du tracé, puis en mettant en place des mesures compensatoires pour l'économie agricole.

À ce titre, un fonds dédié (que l'on peut estimer à environ 30 millions d'€ au regard de ce qui a été fait sur la phase 1) sera mis en place pour financer des projets collectifs agricoles et viticoles visant à compenser la perte économique engendrée par le projet. Ceux-ci seront définis en lien avec les chambres d'agriculture locales. Ils pourront concerner des projets d'irrigation, de caves coopératives par exemple, ou encore soutenir l'évolution des filières et des pratiques agricoles, notamment pour s'adapter au changement climatique. L'ambition est de veiller à ce que l'ensemble de l'enveloppe budgétaire prévue soit effectivement utilisée au bénéfice des acteurs agricoles du territoire. Il n'est pas question de chercher à faire des économies sur ce point.

Patrick Got, Maire de Baho

Débuté son intervention en interrogeant les études qui concluent à la saturation du nœud ferroviaire perpignanais. Il exprime un avis personnel « moins définitif ».

Sa question porte sur les modalités de traversées de sa commune par la ligne à grande vitesse, en déplorant un passage « à 6-7 mètres de hauteur » qui impliquera des nuisances sonores importantes pour la population. Il s'inquiète également que le trafic voyageurs sur la ligne nouvelle ne reste un trafic de transit et ne bénéficie pas au territoire sur les plans touristique et économique.

Stéphane LUBRANO, Directeur de la mission LNMP

Répond sur la saturation de la ligne classique en indiquant que si les modèles de prévision de trafic utilisés sont robustes et utilisés sur tous les grands projets d'infrastructures, ils ne sont toutefois pas infaillibles. Ils apportent cependant des éléments solides pour se projeter.

Sur le sujet des nuisances sonores, il précise que des éléments d'éclairages seront apportés aux acteurs du territoire lors de la concertation. Il s'agira notamment de présenter des cartographies de niveaux sonores et de discuter des mesures qui pourront être mises en place.

Julien Leonardelli, Député européen

Demande que le bruit de l'autoroute soit également intégré aux études permettant d'évaluer les nuisances liées au projet. Il souhaite également savoir si un scénario a été étudié pour faire correspondre au maximum le tracé de la ligne nouvelle avec celui de l'autoroute pour limiter l'impact sur le territoire.

Il intervient ensuite pour souligner son intervention en faveur du projet au sein de la commission transport du Parlement européen et confirme que le projet est bien intégré à la programmation européenne RTE-T.

Il s'interroge enfin sur le scénario « sans gare nouvelle » qui sera présenté à la concertation en réaffirmant son soutien à la réalisation des gares nouvelles prévues au scénario de référence. Il insiste en particulier sur celle de Narbonne qui joue un rôle essentiel dans le cadre d'une future connexion avec Toulouse.

Stéphane LUBRANO, Directeur de la mission LNMP

Répond que depuis les toutes premières phases des études, SNCF Réseau s'attache à faire correspondre autant que possible le tracé de la ligne nouvelle avec celui de l'autoroute afin d'éviter de créer une deuxième rupture sur le territoire. Il indique qu'il existe cependant des contraintes techniques spécifiques au ferroviaire, notamment en ce qui concerne les rayons de courbure, qui empêchent de pouvoir juxter l'autoroute sur l'ensemble du linéaire.

Anne-Isabelle Pardineille et Philippe Quevremont, Garants de la CNDP

Répondent sur le scénario « sans gare nouvelle » en précisant qu'il a été ajouté à la concertation par SNCF Réseau à leur demande. C'est bien l'objet de la concertation que de mettre sur la table l'opportunité de ce scénario afin qu'il puisse être discuté, au même titre que les autres. Ils précisent cependant que l'absence de gare nouvelle ne signifie pas absence de desserte.

Jean-Marc Moriconi, Vice-Président de Perpignan Méditerranée Métropole

Questionne sur l'avancée de l'étude d'attractivité du fret ferroviaire qui avait été discutée lors d'un précédent conseil d'administration de la société LNMP. Il profite de son intervention pour rappeler l'importance de ce projet historique, remercier les organisateurs de ces instances de discussions et rappeler l'importance de la mobilisation des élus lors de la prochaine concertation pour faire valoir les intérêts du territoire et soutenir le projet.

Pascal Pinet, Directeur général de la Société LNMP

Répond en indiquant que les enjeux socioéconomiques du projet sont essentiels. Afin de mieux préciser les besoins du monde économique du territoire sur le sujet du fret et de mobiliser les acteurs dans le cadre de la future concertation, une enquête va être réalisée.

La société LNMP est en train d'attribuer une subvention à l'association Euro Sud Team, présidée par Jean-Louis Chauzy et particulièrement engagée sur la question, afin qu'ils conduisent cette enquête auprès d'environ 80 acteurs économiques. Les prises de contact sont actuellement en cours avec les collectivités concernées afin de préciser le cadre et les modalités de cette enquête.

Xavier Baudry, Adjoint au maire de Perpignan et Conseiller régional de la Région Occitanie

Prend acte de l'intérêt pour les acteurs locaux de se mobiliser sur les questions de financements. Il s'inquiète cependant de la pérennité des engagements de l'Etat dans le projet au regard du contexte budgétaire et des plans de restriction successifs auxquels sont confrontées les collectivités locales.

Marc Demulsant, Directeur de projet ligne à grande vitesse auprès du Préfet de la Région Occitanie

Intervient pour rappeler le soutien de l'Etat au projet et souligner que le bouclage de son financement fait évidemment partie des priorités du Préfet. Il reconnaît que l'Etat n'est effectivement pas complètement au rendez-vous sur l'ensemble des sujets, en rappelant toutefois le soutien aux acquisitions foncières (à hauteur de 13 millions d'€) et pour la concertation à venir.

Il indique que le projet est bien inscrit dans la loi d'orientation des mobilités et le conseil d'orientation des infrastructures. L'Etat a bien conscience que ce projet est essentiel, mais il est toujours utile que les acteurs locaux expriment leur soutien d'une manière consensuel et forte, compte tenu du contexte difficile pour les finances publiques.

Il ajoute également qu'un conseil d'administration de l'Agence de financement des infrastructures de transport à l'automne pourra reposer la question du financement des études si la situation n'était toujours pas débloquée à ce stade.

4. CLOTURE

Stéphane LUBRANO, Directeur de la mission LNMP

Demande s'il y a d'autres questions et propose de lever la séance. Il rappelle qu'il se tient disponible pour répondre aux questions et remercie les participants pour leur présence.