



Séance ordinaire du mardi 28 septembre 2021

L'an deux-mille-vingt-et-un et le vingt-huit septembre, les membres du Conseil de Métropole, légalement convoqués, se sont assemblés au lieu ordinaire des séances, Salle du Conseil, sous la présidence de Monsieur Michaël DELAFOSSE.

Extrait du registre des délibérations de Montpellier Méditerranée Métropole

Aménagement durable

Nombre de membres en exercice : 92

Présents :

Tasnime AKBARALY, Christian ASSAF, Florence AUBY, Jean-François AUDRIN, Geniès BALAZUN, Yves BARRAL, Boris BELLANGER, Christophe BOURDIN, Véronique BRUNET, Roger CAIZERGUES, Renaud CALVAT, Michelle CASSAR, Stéphane CHAMPAY, Bernadette CONTE-ARRANZ, Sébastien COTE, Michaël DELAFOSSE, Serge DESSEIGNE, Zohra DIRHOUSI, Fanny DOMBRE-COSTE, Alenka DOULAIN, Maryse FAYE, Mylène FOURCADE, Jean-Noël FOURCADE, Jackie GALABRUN-BOULBES, Serge GUISEPPIN, Clare HART, Régine ILLAIRE, Laurent JAOUL, Frédéric LAFFORGUE, Nathalie LEVY, Sophiane MANSOURIA, Coralie MANTION, Isabelle MARSALA, Jacques MARTINIER, Marie MASSART, Jean-Luc MEISSONNIER, Cyril MEUNIER, Patricia MIRALLES, Julien MIRO, Séverine MONIN, Véronique NEGRET, Laurent NISON, Marie-Delphine PARPILLON, Bruno PATERNOT, Eric PENSO, Céline PINTARD, Joël RAYMOND, René REVOL, Manu REYNAUD, Catherine RIBOT, Jean-Pierre RICO, Anne RIMBERT, François RIO, Sylvie ROS-ROUART, Séverine SAINT-MARTIN, Jean-Luc SAVY, Mikel SEBLIN, Charles SULTAN, Radia TIKOUK, Isabelle TOUZARD, Bernard TRAVIER, Joëlle URBANI, Claudine VASSAS MEJRI, Joël VERA, Patricia WEBER.

Absent(es) ayant voté par procuration en application des articles L 2121-20 et L 5211-1 du Code général des collectivités territoriales :

Mohed ALTRAD, William ARS, Michel ASLANIAN, Mathilde BORNE, Michel CALVO, Brigitte DEVOISSELLE, Julie FRÊCHE, Guy LAURET, Max LEVITA, Eliane LLORET, Nicole MARIN-KHOURY, Arnaud MOYNIER, Clothilde OLLIER, Yvon PELLET, Célia SERRANO, François VASQUEZ.

Absent(es) / Excusé(es) :

Florence BRAU, Emilie CABELLO, Roger-Yannick CHARTIER, Abdi EL KANDOUSSI, Hind EMAD, Clara GIMENEZ, Stéphanie JANNIN, Lionel LOPEZ, Hervé MARTIN, Agnès SAURAT, Philippe SAUREL

Aménagement durable - Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) - Protocole d'intention de financement pour la réalisation de la phase 1 - Autorisation de signature

Monsieur Michaël DELAFOSSE, Président, rapporte :

La réalisation de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) constitue un projet essentiel à notre territoire tant à l'échelle métropolitaine, régionale qu'europpéenne. Le projet vise à répondre, à moyen et long terme, à la demande croissante de mobilité et aux problèmes de congestion de l'unique axe ferroviaire de la façade méditerranéenne du Languedoc-Roussillon. Ce passage unique constitue une fragilité du réseau ferroviaire : tout incident sur les circulations empruntant ce corridor a un impact direct et massif sur l'ensemble du système (retards importants, annulations, etc...) alors même que cet axe fait partie du corridor méditerranéen identifié comme prioritaire dans le Réseau TransEuropéen de Transport (RTE-T). Le futur doublet de ligne - constitué de la ligne actuelle et de la nouvelle future infrastructure - permettra, en cas d'incident majeur sur l'une d'entre elles, d'éviter une coupure totale des circulations ferroviaires. Ce système ferroviaire sera donc plus robuste au quotidien tout comme en cas de gestion de crise (événement climatique par exemple).

A l'échelle européenne, seule manque la section entre Montpellier et Perpignan pour assurer la continuité de la grande vitesse ferroviaire entre Séville et Amsterdam. L'offre de service rendue possible par la LNMP permettra de répondre aux besoins croissants de mobilité longue distance qu'ils soient pour des motifs économiques ou touristiques.

A l'échelle métropolitaine et régionale, la réalisation de la première phase permet notamment d'améliorer les conditions de circulation des trains du quotidien et du fret sur la ligne classique dans sa section la plus circulée et d'apporter la grande vitesse entre Montpellier et Béziers. Par exemple, les voyageurs au départ de Montpellier bénéficieront d'un gain de temps de 18 minutes pour rejoindre Béziers, Toulouse ou Perpignan dès la première phase du projet. Ce gain de temps sera encore accru lorsque la phase 2 sera réalisée (gain de 27 minutes en direction de Toulouse et 39 minutes pour Perpignan).

Précédemment, entre Manduel et Montpellier, la mise en service du Contournement Nîmes-Montpellier (CNM) a permis de créer une offre importante de sillons ferroviaires et d'augmenter significativement l'offre de trains voyageurs - dont régionaux - tout en transférant près de 70 % des trains de fret de la voie ferrée historique sur la voie nouvelle, diminuant ainsi les nuisances sonores dans les villes et villages traversés.

Sur le tronçon entre Montpellier et Béziers, le report modal contribuera à réduire les émissions de polluants atmosphériques, les gaz à effets de serre, le nombre de personnes exposées aux nuisances sonores tout en améliorant la sécurité routière. La SNCF estime que 500 000 déplacements en voitures seront évités et près de 100 000 en avion.

Ces quelques éléments montrent à quel point le projet est guidé par 3 concepts stratégiques : haute qualité, haute capacité et haute vitesse.

Historiquement, la Communauté d'Agglomération puis la Métropole a toujours soutenu la réalisation de la LNMP, notamment en participant aux conventions de financement des études préalables et aux acquisitions foncières. Dans la perspective de l'enquête publique de la première phase de la LNMP entre Montpellier et Béziers, il s'agit de valider le protocole d'intention de financement qui précise les modalités et la répartition détaillée et indicative du financement de la première phase du projet afin de garantir la bonne information du public. Au côté de l'Etat et de l'Europe, les 11 collectivités sont la Région, les 3 départements et les 7 EPCI traversés par le projet global.

Ce protocole d'intention est la première étape de la séquence suivante :

- Etape A : signature du protocole d'intention de financement avant la date de lancement de l'enquête d'utilité publique, afin de permettre la bonne information du public sur les modalités de financement envisagés à cette date ;
- Etape B : travail de préparation d'une éventuelle ordonnance pour mettre en place une société de financement et de ressources fiscales dédiées (si cette option est confirmée). Il s'agira de préciser son périmètre géographique et ses ressources, en parallèle du processus de l'enquête publique ;
- Etape C : convention de financement en temps utile pour financer les études post-enquête publique et les premiers travaux.

Concernant les participants au financement du projet, les 10 collectivités traversées par la LNMP (3 départements et 7 EPCI) contribuent à la phase 1 entre Montpellier et Béziers. Par réciprocité, ce protocole prévoit également une clause dédiée au financement de la seconde phase de la LNMP entre Béziers et Perpignan par les 10 collectivités. Il est convenu de la possibilité d'utiliser les mêmes principes de répartition des financements de la phase 1 pour la phase 2.

Concernant les clés de répartition financières, l'Etat a affirmé sa participation à hauteur de 40 % du projet et son ambition d'obtenir 20 % de subvention de l'Union Européenne. La part de financement attendue des 11 collectivités est donc de 40 %. La Région Occitanie affirme porter sa participation à 41 % de la part des collectivités, soit 16,4 % du coût total de la phase 1.

Au regard de quatre critères utilisés (poids démographique de la collectivité, capacité financière, gains de temps et évolution de la desserte), la participation de Montpellier Méditerranée Métropole serait à hauteur de 8,69 % de la part des collectivités, soit environ 3,5 % du coût total de la première phase du projet, représentant environ 85,5 M€ (€ courants 2034 estimé par la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer - DGITM).

Ces participations budgétaires pourraient être réduites si une société de financement aux rendements suffisants était mise en place. Aussi, il s'agira de poursuivre les investigations pour identifier les marges de manœuvres financières, les impacts fiscaux et administratifs de la mise en place d'une telle structure, puis de choisir collectivement le meilleur scénario.

Sans attendre les conclusions des investigations pour la création de la société de financement, il s'agit de donner de la visibilité au financement du projet en validant ce protocole d'intention de financement afin de le joindre au dossier soumis à l'enquête publique.

En conséquence, il est proposé au Conseil de Métropole :

- D'approuver le protocole d'intention de financement tel qu'annexé à la présente délibération ;
- D'autoriser Monsieur le Président de Montpellier Méditerranée Métropole, ou son représentant, à signer le protocole ainsi que tout document relatif à cette affaire.

A l'issue d'un vote à main levée, la présente délibération est adoptée à l'unanimité.

Pour : 81 voix

Contre : 0 voix

Abstention : 0 voix

Ne prend pas part au vote : 0 voix

Fait à Montpellier, le 08/10/21

Pour extrait conforme,

Monsieur Le Président

Signé.

Michaël DELAFOSSE

Publiée le : 8 octobre 2021

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur

034-243400017-20210928-170245-DE-1-1

Acte Certifié exécutoire :

Réception en Préfecture : 08/10/21

Liste des annexes transmises en préfecture:

- 210914 LNMP - Projet Protocole intention financement Vdef.pdf

Monsieur le Président certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte et informe que le présent acte peut faire l'objet d'un recours gracieux dans un délai de deux mois adressé au Président ou d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Montpellier dans un délai de deux mois à compter de sa publication ou notification.