



ARCHIPEL DE THAU

Frontignan, le 6 janvier 2025

Pôle Attractivité et développement territorial

Service : **Direction générale des Services**

Suivi par : Jérôme LENOIR

Tél : 04.67.46.48.14.

Références à rappeler dans toute correspondance:

FC/BDB/JL – 2025 / 900

Monsieur François BAYROU

Premier Ministre

Hôtel Matignon

57 rue de Varenne

75007 PARIS

*Objet : Ligne à Grande Vitesse Montpellier-Perpignan (LNMP)
demande de réexamen du projet*

Monsieur le Premier Ministre,

En tant que maires de communes, président et vice-présidents de notre EPCI, et pleinement engagés dans le financement de la ligne nouvelle à grande vitesse Montpellier-Perpignan, nous souhaitons porter à votre attention de nouveaux éléments qui, selon nous, justifient un réexamen complet du projet dans sa conception actuelle. Ces préoccupations, déjà communiquées à votre prédécesseur, nous paraissent essentielles et nécessiter un examen approfondi de votre part.

Ce projet d'infrastructure, conçu il y a plus de 30 ans, consiste à créer entre Montpellier et Perpignan une ligne spécifiquement dédiée à la grande vitesse, la ligne actuelle étant maintenue pour assurer les dessertes locales et du quotidien. D'une longueur de 150 KM en deux tranches (Montpellier-Béziers / Béziers-Perpignan), elle doit être livrée en totalité d'ici 15 ans, promet un gain de temps de 39 minutes au total sur un Perpignan-Paris (et même sur un Barcelone-Paris), et affiche à ce jour un coût de 6 Mds€, financé à 40% par l'Etat, 40% par les collectivités (Région Occitanie, les trois Conseils départementaux, et les EPCI traversés) et 20% par l'Europe.

Même si l'on peut considérer la valeur socio-économique de ce projet comme objectivement faible (gain de seulement 39 minutes – dont seulement 18 minutes pour la tranche Montpellier-Béziers – sur une durée moyenne de 6H00 pour un Perpignan-Paris, un gain bien moindre que sur la plupart des autres LGV ; report modal de seulement 1% du fret routier de l'A9 vers le mode ferré entre Perpignan et Montpellier), pour un coût (6 Mds€ à date qui termineront selon toute vraisemblance entre 8 et 10 Mds€ à la livraison) et un impact écologique extrêmement élevés, l'ensemble des collectivités parties prenantes a joué le jeu du soutien à cette ligne et du financement des premières études et acquisitions nécessaires.

Sète agglopôle méditerranée

4 avenue d'Aigues,

BP 600 - 34110 FRONTIGNAN

Tél. : 04 67 46 47 48 - Fax : 04 67 46 47 47

GPS : 43°26'16.7"N 3°42'04.9"E

www.agglopole.fr

Balaruc-les-Bains, Balaruc-le-Vieux, Bouzigues, Frontignan, Gigean, Loupian, Marseillan, Mèze, Mireval, Montbazin, Poussan, Sète, Vic-la-Gardirole, Villeveyrac

Ainsi, Sète agglomération méditerranéenne participe à la phase 1 du projet à hauteur de 13 millions d'euros (40 M€ minimum sur l'ensemble des deux phases) et s'implique même dans ses instances de gouvernance alors qu'elle sera clairement la grande perdante de ce projet : perte de la desserte en TGV dans sa gare ; importantes dégradations environnementales et menaces potentielles sur notre ressource en eau ; implantation d'un viaduc de grande envergure au milieu d'un paysage remarquable ; perte globale d'attractivité économique et touristique de la destination. Malgré ces désagréments et l'absence quasi totale de prise en considération par la SNCF des modestes mesures d'adaptation et de compensation que nous ne cessons de faire valoir pour notre territoire, notre collectivité reste jusqu'à ce jour un partenaire loyal et solidaire de ce projet d'intérêt général.

Cependant, deux éléments majeurs viennent aujourd'hui le questionner dans son format actuel :

- **Le contexte budgétaire et financier extrêmement dégradé de la Nation** : alors que vous êtes engagé dans une démarche de réduction des déficits publics, qui doit passer par des efforts d'économies budgétaires au sein de l'Etat et des collectivités, un tel projet qu'il faut raisonnablement projeter à 10 Mds€ minimum de coût final, pèsera à 40% sur l'Etat et à 40% sur des strates de collectivités d'ores et déjà en difficulté. Ainsi des 3 conseils départementaux (Hérault, Aude, Pyrénées-Orientales) qui doivent contribuer au projet et qui font partie des 20 au plan national qui ont été dispensés du mécanisme de prélèvement sur recettes mis en place par votre gouvernement. Il en va de même pour la situation budgétaire des EPCI traversés. Comment, dans ce contexte nouveau et durable de recherche d'économies à tous niveaux, considérer que l'Etat et les collectivités seraient en capacité de financer 80% du coût d'un tel projet, même déclaré d'intérêt général ? Le président du Département de l'Hérault vient ainsi d'annoncer le gel de sa participation à la phase 1 du projet de ligne nouvelle (149 millions d'euros, sa contribution totale sur le projet devant approcher le demi-milliard d'euros). D'autres suivront sans aucun doute.
- **La submersion annoncée de la ligne ferrée actuelle, qui demeurerait la seule à desservir Sète et son agglomération** : engagée, sous l'impulsion de l'Etat, dans une démarche de Projet Partenaire d'Aménagement (PPA) visant à anticiper et organiser le repli stratégique des habitations et équipements menacés par l'élévation du niveau de la mer, notre agglomération travaille dans un cadre méthodologique rigoureux avec le BRGM et le CEREMA à établir des scénarii. Les premières cartographies issues de ce travail indiquent sans ambiguïté que la ligne ferrée actuelle sera submergée à horizon 100 ans, la future ligne LGV – qui ne doit desservir ni Sète ni Agde – devenant de fait à long terme l'unique ligne traversant le territoire. Dès lors qu'il ne reste qu'une seule ligne à long terme, elle devra à l'évidence assurer aussi la desserte du bassin de vie littoral Sète-Agde (200 000 habitants à l'année, 500 000 en été). Or, cette fonction de ligne unique ne correspond pas au projet de LGV actuel, conçu il y a 30 ans, sur la base de paramètres environnementaux et écologiques fort différents qui ignoraient largement le phénomène d'érosion du trait de côte.

L'argent public de l'Etat et des collectivités est donc appelé à financer pour plusieurs milliards d'euros une première tranche de LGV (déclarée d'utilité publique en 2023) qui, pour un gain espéré de 18 minutes de trajet entre Montpellier et Béziers, n'intègre absolument pas la submersion à 100 ans de la ligne historique et n'apporte aucune réponse aux enjeux de recomposition spatiale dans un contexte de surélévation du niveau de la mer.

Dans ce nouveau contexte et face aux enjeux contemporains et futurs que doit prendre en compte un projet manifestement d'ores et déjà obsolète dans ses considérants, une solution existe que nous soumettons à votre analyse : le projet actuel de LGV pourrait être dès aujourd'hui réinterrogé, pour être retravaillé et adapté dans le sens d'un tracé moins linéaire permettant la desserte de notre territoire sur un nouveau site à définir (puisque la ligne actuelle la desservant est appelée à disparaître en raison de la montée des eaux). De plus, cette future ligne permettrait pour une vitesse légèrement moindre (220 km contre 300km/h) de s'affranchir de certaines infrastructures coûteuses et de réduire ainsi significativement son impact aussi bien sur le plan financier qu'environnemental.

Nous précisons qu'en parfait accord avec les élus des communes concernées, nous avons déjà porté

à plusieurs reprises (et ce dès la phase de concertation initiale) cette demande de modification du tracé auprès de la SNCF et des autorités compétentes. Habitants et associations ont également fait valoir des positions identiques. Pour l'instant sans que nous soyons entendus.

Toutes les parties prenantes locales, associations, populations, qui seront inévitablement rejointes par des collectivités dans l'incapacité d'assurer leur contribution financière, connaissent ces éléments et les données du problème. Le risque que la contestation grandisse et se durcisse est réel si ce projet ne prend pas en compte les enjeux futurs, mais reste figé sur le schéma aujourd'hui dépassé qui a présidé à sa conception.

Monsieur le Premier Ministre, l'intérêt général de 2025 et plus encore de 2040 et au-delà, qui doivent être les horizons considérés pour un projet à 10 Mds€, commande aujourd'hui de repenser ce projet pour qu'il prenne en compte à la fois les impératifs budgétaires, socio-économiques, paysagers et écologiques de demain. La solution que nous vous proposons le permet, et la SNCF doit la prendre en considération.

Aucun « coup de pioche » n'étant prévu avant 2029 pour la tranche 1, et la tranche 2 étant même en complète redéfinition sur le tracé comme sur la localisation des gares prévues, rien n'est irréversible et tout reste possible pour éviter ce qui serait une faute majeure en matière de dépense publique et une négligence coupable dans la prise en compte de la résilience des territoires littoraux. La phase 2 du projet (la seule qui permettra de dégager des sillons supplémentaires pour les TER) étant elle-même en cours de ré-analyse, cela n'est pas de nature à retarder la réalisation du projet final à l'horizon 2040, grâce un meilleur enchaînement des travaux entre les 2 phases.

Ainsi reconsidéré et recalibré, le projet de LGV Montpellier-Perpignan, permettra nous en sommes persuadés, de maintenir solidaires et unis l'ensemble des partenaires institutionnels qui l'ont soutenu depuis le début.

Nous restons à votre entière disposition pour échanger sur cette inflexion que nous croyons, vous l'aurez compris, indispensable, et vous prions de recevoir, Monsieur le Premier Ministre, l'expression de notre haute considération.

François COMMEINHES

Maire de Sète

Président de Sète agglomération méditerranéenne



Gérard Canovas

Maire de Balaruc-les-Bains



Norbert Chaplin

Maire de Balaruc-le-Vieux



Cédric Raja

Maire de Bouzigues



Michel Arrouy

Maire de Frontignan



Marcel Stoecklin

Maire de Gigean



Alain Vidal

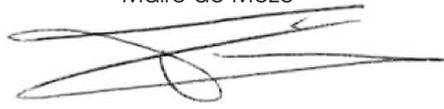
Maire de Loupian



Yves Michel
Maire de Marseillan



Thierry Baëza
Maire de Mèze



Christophe Durand
Maire de Mireval



Josian Ribes
Maire de Montbazin



Florence Sanchez
Maire de Poussan



Magali Ferrier
Maire de Vic-la-Gardiole



Christophe Morgo
Maire de Villeveyrac

