

Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP), phase 1 Montpellier-Béziers

BORDEREAU DE PIECES COMPLEMENTAIRES DU DOSSIER D'ENQUETE

N°	Date Ajout	Pièce complémentaire
1	17 décembre 2021	Protocole d'intention de financement pour la réalisation de la phase 1 de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan signé par toutes les parties

Protocole d'intention de financement pour la réalisation de la phase 1 de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

L'ETAT, Ministère de la Transition Écologique, représenté par le Préfet de la région Occitanie, Monsieur Étienne GUYOT ;

La Région Occitanie, représentée par la Présidente du Conseil régional, Madame Carole DELGA, et ci-après dénommé La Région

Le Conseil Départemental des Pyrénées Orientales représenté par sa Présidente, Madame Hermeline MALHERBE, agissant en vertu d'une délibération du Conseil Départemental en sa séance du approuvant les termes de la présente convention, et ci-après dénommé le Département des Pyrénées-Orientales ;

Le Conseil Départemental de l'Aude représenté par sa Présidente, Madame Hélène SANDRAGNE, agissant en vertu d'une délibération du Conseil Départemental en sa séance du approuvant les termes de la présente convention, et ci-après dénommé le Département de l'Aude ;

Le Conseil Départemental de l'Hérault représenté par son Président, Monsieur Kléber MESQUIDA, agissant en vertu d'une délibération du Conseil Départemental en sa séance du approuvant les termes de la présente convention, et ci-après dénommé le Département de l'Hérault ;

Montpellier Méditerranée Métropole, représentée par son Président, Monsieur Michaël DELAFOSSE agissant en vertu d'une délibération du Conseil Communautaire en sa séance du ; et ci-après dénommée Montpellier Méditerranée Métropole ;

La Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée, représentée par son Président, Monsieur Gilles D'ETTORE, agissant en vertu d'une délibération du Conseil Communautaire en sa séance du et ci-après dénommée la Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée ;

La Communauté d'Agglomération de Béziers, représentée par son Président, Monsieur Robert MENARD, agissant en vertu d'une délibération du Conseil Communautaire en sa séance du ; et ci-après dénommée la Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée

La Communauté d'Agglomération de Narbonne, représentée par son Président, Monsieur Didier MOULY, agissant en vertu d'une délibération du Conseil Communautaire en sa séance ; et ci-après dénommée la Communauté d'Agglomération du Grand Narbonne ;

La Communauté d'Agglomération de Carcassonne, représentée par son Président, Monsieur Régis BANQUET agissant en vertu d'une délibération du Conseil Communautaire en sa séance du ; et ci-après dénommée Carcassonne Agglo ;

La Métropole Perpignan Méditerranée, représentée par son Président, Monsieur Robert VILA, agissant en vertu d'une délibération du Conseil Communautaire en sa séance du ; et ci-après dénommée Perpignan Méditerranée Métropole ;

La Communauté d'agglomération du bassin de Thau, représentée par son Président, Monsieur François COMMEINHES, agissant en vertu d'une délibération du Conseil Communautaire en sa séance du ; et ci-après dénommée Sète Agglopôle Méditerranée ;

Et,

SNCF Réseau, Société anonyme au capital de 621 773 700€, immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le N° B. 412.280.737, dont le siège est situé 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 - 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex, représentée par Monsieur Luc LALLEMAND, Président Directeur Général, dûment habilitée à cet effet et ci-après désigné « **SNCF Réseau** »

SNCF Réseau et les COCONTRACTANTS signataires du présent protocole étant dénommés ci-après collectivement les « Parties » ou « les financeurs » et individuellement « une Partie » ou « un Financier »

VISA :

- Le Code général des collectivités territoriales ;
- Le Code des transports ;
- Le Code de la commande publique ;
- La Loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire ;
- La Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités ;
- Le décret 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF Réseau ;
- Le décret n° 2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la société SNCF Réseau et portant diverses dispositions relatives à la société SNCF Réseau ;
- Le décret 2019-1582 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau ;
- Le rapport et le bilan de la Commission Nationale du Débat Public publiés le 25 août 2009 ;
- La décision du Conseil d'Administration de RFF (devenu SNCF Réseau) en date du 26 novembre 2009 suite au débat public ;
- La lettre de mission du Ministre d'État de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer au Préfet de région Languedoc- Roussillon en date du 8 février 2010;
- La convention CPER des études préalables à la mise à l'enquête et conduite de l'enquête publique du projet de ligne ferroviaire nouvelle entre Montpellier et Perpignan (dite convention n°1) signée le 23 décembre 2012 et son avenant n°1 signé le 1er août 2013 ;
- La convention des études préalables à la mise à l'enquête publique du projet de ligne ferroviaire nouvelle entre Montpellier et Perpignan (dite convention n°2) signée le 30 mars 2012 ;
- La décision du Ministre de l'Écologie, du Développement Durable, des Transports, et du Logement en date du 14 novembre 2011 ;
- La décision du Ministre délégué chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche du 15 décembre 2013 ;
- Le Contrat de Plan État - Région 2015-2020, de la région Languedoc- Roussillon, signé le 20 juillet 2015, son avenant signé le 6 janvier 2017 et son avenant n°2 signé le 16 décembre 2019 ;
- La décision n° INEA/CEF/TRAN/M2014/1057486 en date du 21 décembre 2015, accordant une subvention européenne pour l'action n°2014-FR-TM- 0476-S « études de la ligne nouvelle ferroviaire entre Montpellier et Perpignan ;
- La décision du Secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche du 29 janvier 2016 actant le tracé et le principe de desserte ;
- La décision du Secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche du 1er février 2017 actant la réalisation d'une première phase du projet entre Montpellier et Béziers ;
- Les conventions des études préalables à la mise à l'enquête publique du projet de ligne ferroviaire nouvelle entre Montpellier et Perpignan, dites convention n°3 signée le 18 juillet 2020, et convention n°4 signée le 30 juillet 2020 ;

SOMMAIRE

PROTOCOLE D'INTENTION DE FINANCEMENT POUR LA RÉALISATION DE LA PHASE 1 DE LA LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN	1
Contexte	5
Sur le protocole d'intention de financement.....	6
Sur la séquence associée du financement	6
ARTICLE 1 : OBJET DU PRÉSENT PROTOCOLE ET CONSISTANCE DES OPÉRATIONS	7
ARTICLE 2 : ESTIMATION DU COÛT DE L'OPÉRATION ET CALENDRIER DE L'OPÉRATION.....	7
ARTICLE 3 : MAÎTRISE D'OUVRAGE DES ÉTUDES À L'ISSUE DE L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE PUIS DES TRAVAUX 8	
ARTICLE 4 : SCÉNARIOS DE FINANCEMENT À L'ÉTUDE ET LEURS GRANDES LIGNES.....	8
4.a) Financement direct par les cofinanceurs.....	9
4.b) Société de financement (<i>a fortiori</i> société de projet, incluant la mission de financement et de maîtrise d'ouvrage) ou combinaison société de financement/société de projet	10
ARTICLE 5 : CLAUSE CONCERNANT UNE PARTICIPATION ÉVENTUELLE DE SNCF RÉSEAU	11
ARTICLE 6 : CLAUSE CONCERNANT LES SUBVENTIONS EUROPÉENNES	12
ARTICLE 7 : CLAUSE D'ENGAGEMENT POUR LA DEUXIÈME PHASE DU PROJET LNMP	12
ARTICLE 8 : GOUVERNANCE DU PROJET ET PRINCIPALES ÉCHÉANCES ULTÉRIEURES POUR AFFERMIR LES OPTIONS ET ALLER VERS UNE CONVENTION DE FINANCEMENT	13
ARTICLE 9 : DISPOSITIONS COMPLÉMENTAIRES D'INTENTION D'ENGAGEMENT	13
ARTICLE 10 : ENTRÉE EN VIGUEUR DU PROTOCOLE	14

IL A ÉTÉ PRÉALABLEMENT RAPPELÉ CE QUI SUIT

Contexte

Le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan vise à répondre durablement à la demande croissante de mobilité et aux problèmes de congestion actuels sur l'axe ferroviaire principal du Languedoc-Roussillon en créant les conditions d'un report modal des flux internationaux et d'une croissance de l'offre régionale en réponse à l'urbanisation croissante de la plaine littorale. Il permettra également de créer un service à haute fréquence le long de l'axe littoral et d'assurer la continuité de la grande vitesse ferroviaire entre la France et l'Espagne sur la façade méditerranéenne, participant ainsi au lien du sud de l'Europe avec le nord de l'Europe.

Le comité de pilotage du 26 octobre 2016 de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan a accueilli favorablement à une large majorité des participants le principe d'une première phase entre Montpellier et Béziers, correspondant à un phasage du projet cohérent avec les recommandations de la Commission « Mobilité 21 » et les perspectives de saturation de la ligne existante. Par décision ministérielle du 1^{er} février 2017, le Gouvernement, par le biais du secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, a ainsi acté le principe d'une réalisation phasée de la LNMP, en retenant comme première étape la liaison mixte fret et voyageurs entre Montpellier et Béziers.

En juillet 2017, le Gouvernement a engagé une démarche pour construire une trajectoire pluriannuelle de financement des infrastructures de transport équilibrée entre recettes et dépenses, et mettre en œuvre la priorité donnée aux transports du quotidien. La loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 a défini ces orientations. Elle retient, dans son exposé des motifs, pour le projet LNMP un engagement des travaux de la section Montpellier-Béziers à l'horizon de 10 ans et de la section Béziers-Perpignan à l'horizon de 20 ans.

Fin 2019, le ministre délégué chargé des Transports, a souhaité, avec la présidente de la Région Occitanie, relancer sur ces bases la dynamique partenariale du projet, notamment en vue du lancement au plus tôt de l'enquête publique de la première phase reliant Montpellier à Béziers.

La réalisation de cette première phase permet notamment d'améliorer les conditions de circulation des trains du quotidien sur la ligne classique dans sa section la plus circulée ainsi que du fret, et d'apporter la grande vitesse entre Montpellier et Béziers. Elle permettra ainsi un nouveau saut de performance pour les voyageurs sur l'arc méditerranéen qui bénéficieront d'un gain de temps pouvant aller jusqu'à 18 minutes dans leurs relations avec la capitale et entre les deux métropoles régionales de Montpellier et de Toulouse et facilitera le transit entre le sud et le nord de l'Europe.

Le comité de pilotage du 12 novembre 2020 a permis de présenter aux partenaires les grandes orientations du projet et les principales étapes jusqu'à l'enquête publique. Il a pris note du souhait du Gouvernement d'accélérer la réalisation de ce projet. Le comité de pilotage du 20 juillet 2021 a permis de présenter une hypothèse de financement et a pris acte de l'objectif de lancer l'enquête publique le plus tôt possible à l'automne 2021.

Sur le protocole d'intention de financement

Dans la perspective de l'enquête publique de la première phase de la LNMP entre Montpellier et Béziers, il convient d'arrêter le schéma de financement de cette phase afin de garantir la bonne information du public quant aux modalités de financement de la ligne telle qu'envisagée à la date de l'ouverture de l'enquête publique. En effet, le code des transports précise, en son article L. 1511-4, qu'un dossier d'évaluation économique et sociale est joint au dossier de l'enquête publique à laquelle est soumis le projet. Précisément, aux termes de l'article R. 1511-4 du code des transports, l'évaluation des grands projets d'infrastructures comporte notamment « une analyse des conditions de financement et, chaque fois que cela est possible, une estimation du taux de rentabilité financière ».

Le présent protocole vise ainsi notamment à traduire un accord suffisant en matière d'intention de financement entre les parties pour consolider, au regard de la jurisprudence en la matière, le bilan socio-économique du maître d'ouvrage SNCF Réseau soumis à la contre-expertise du Secrétariat général pour l'investissement (SGPI). Le rapport de contre-expertise et l'avis du SGPI seront l'une des pièces du dossier que SNCF Réseau devra présenter à l'enquête d'utilité publique.

Ce protocole s'inscrit aussi dans le contexte de l'article 4 de la LOM, susceptible d'être appliqué aux modalités de financement et de réalisation de la LNMP. En effet, cet article autorise le gouvernement à créer par ordonnance dans un délai de deux ans, à compter de la promulgation de la loi, rallongé de 4 mois par la loi 2020-290 d'urgence pour faire face à l'épidémie de covid-19, un ou plusieurs établissements publics locaux ayant pour mission le financement, sur un périmètre géographique déterminé, d'un ensemble cohérent d'infrastructures de transport terrestre, dont la réalisation représente un coût prévisionnel excédant un milliard d'euros hors taxes. Cet établissement public peut également avoir pour mission de concevoir et d'exploiter ces infrastructures. Les ressources financières de cet établissement public comprennent des ressources fiscales créées à cet effet.

Sur la séquence associée du financement

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

Étape A : ce protocole d'intention de financement, à signer au plus tard avant la date de lancement de l'enquête d'utilité publique, afin de permettre la bonne information du public sur les modalités de financement envisagées à cette date.

Étape B : travail de préparation d'une éventuelle ordonnance, si l'objectif de mise en place d'une société de financement et de ressources fiscales dédiées est confirmé aux étapes précédentes. Il s'agira de préciser son périmètre géographique et ses ressources. Ce travail est à mener parallèlement au processus de l'EUP.

Étape C : convention de financement en temps utile pour financer les études post-enquête publique et les premiers travaux.

* *

Les signataires du présent protocole sont convenus des dispositions ci-dessous :

Article 1 : Objet du présent protocole et consistance des opérations

Dans la perspective de l'enquête publique de la première phase de la LNMP entre Montpellier et Béziers, ce protocole vise à préciser les modalités et la répartition détaillée et indicative du financement de cette phase afin de garantir la bonne information du public sur ce point.

Ce protocole prévoit également une clause dédiée au financement de la seconde phase de la LNMP entre Béziers et Perpignan.

Outre les points sur lesquels un accord est déjà obtenu, ce protocole précise ceux qui restent à examiner en vue d'aboutir à une convention de financement définitive (cf. article 8)

Article 2 : Estimation du coût de l'opération et calendrier de l'opération

L'estimation du coût de la 1^{ère} phase est de 2040 M€₂₀₂₀ aux conditions économiques de janvier 2020.

Ce coût intègre les postes suivants :

- Études (à partir de l'enquête publique) et direction des travaux
- Acquisitions foncières
- Réalisation du projet (terrassements, ouvrages, génie civil, équipements ferroviaires...)
- Provision pour risque

Selon le calendrier de réalisation prévu¹ et les hypothèses d'inflation retenues² à ce stade du projet, le coût en euros courant est estimé à 2 461 M€_{courants}. Cette estimation sera réactualisée lors des signatures des conventions de financement.

Ces coûts, incluant les conventions de financement des études et acquisitions foncières postérieures à l'enquête publique préalable à la DUP, sont également susceptibles d'évoluer pour intégrer, notamment, les modifications de programme éventuelles non prévues au stade de définition de ce protocole de financement ou encore toutes conséquences dues à des évolutions législatives et réglementaires.

¹ Échelonnement des dépenses entre 2022 et 2034

² Hypothèse d'inflation modérée de 1,9 %/an

Le Maître d'ouvrage s'engage donc à programme constant sur les coûts évalués en fin d'Avant-Projet Détaillé (APD) et ce conformément aux principes figurant à l'article 5 «Clause concernant une participation éventuelle de SNCF Réseau » ci-après.

Si et lorsque se présentera un risque avéré de dépassement du budget estimé initialement, les parties examineront et mettront en œuvre les solutions suivantes, pouvant éventuellement se combiner, dans cet ordre de priorité :

- La recherche d'économies à programme constant ;
- La recherche d'économies préservant les fonctionnalités essentielles du projet ;
- L'appel à d'autres financeurs ;
- Le recours accru à la ressource fiscale, en cas de société de financement ;
- Une répartition équitable entre les signataires du présent protocole.

L'échéancier prévisionnel de financement de la 1^{ère} phase du projet (donné en annexe) est exprimé en M€ hors taxes aux conditions économiques de janvier 2020.

Article 3 : Maîtrise d'ouvrage des études à l'issue de l'enquête d'utilité publique puis des travaux

Les parties prennent acte que SNCF Réseau est le maître d'ouvrage historique des opérations, des études aux travaux de lignes nouvelles, notamment dans un contexte d'interfaces avec le réseau exploité.

Elles s'engagent à ce que la LNMP fasse l'objet d'une gouvernance forte, qui donne leur place légitime aux cofinanceurs et mette à leur disposition des leviers suffisants pour garantir la transparence et la performance aux acteurs du projet.

Cette gouvernance devra notamment disposer de la capacité à :

- Identifier, négocier, déclencher les solutions de ressources financières ;
- Mettre en adéquation le planning des opérations en fonction des ressources financières ;
- Adapter le programme d'opération en fonction des difficultés, des risques comme des opportunités, en tenant compte de la faisabilité technique et financière ;
- Éclairer les conditions de réalisation de chaque opération, en vue d'un optimum entre les ressources, les coûts, le planning, les conditions d'exploitation du réseau, notamment dans l'hypothèse où certaines opérations pourraient faire l'objet de marchés globaux (marché conception/réalisation, de performance, de partenariat, voire concession) ou de maîtrise d'ouvrage par une structure ad hoc.

Article 4 : Scénarios de financement à l'étude et leurs grandes lignes

Deux bases de financement sont possibles, permettant plusieurs scénarios de financement :

- Financement direct par les cofinanceurs

- Société de financement (a fortiori société de projet, incluant la mission de financement et de maîtrise d'ouvrage), voire couple société de financement / société de projet
- Combinaison d'un financement direct et d'une société de financement
-

4.a) Financement direct par les cofinanceurs

S'agissant de la part État, la loi d'orientation des mobilités donne, en son article 2, la trajectoire financière de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, jusqu'en 2027. Spécifiquement, parmi les trois scénarios présentés par le Conseil d'orientation des infrastructures, l'État privilégie pour les grands projets le scénario 2, en cohérence avec les priorités de la loi. La participation de l'État est ainsi prévue à hauteur de 40% de l'opération.

Le montant des contributions versées par la Région Occitanie et les collectivités territoriales sera réparti entre les différentes collectivités signataires de ce protocole, selon les clés de répartition figurant dans le tableau ci-dessous

	Clés de répartition entre collectivités locales (% du montant à la charge de chaque financeur)	Montant estimé en M€ (selon l'estimation du coût de l'opération indiqué à l'article 2 aux conditions économiques janvier 2020)
Coût total estimé phase 1		2040
Total Financements Collectivités locales	40%	816
Région Occitanie	41,00%	334,56
Autres Collectivités Territoriales		-
- Conseil départemental de l'Hérault	14,16%	115,55
- Conseil départemental de l'Aude	8,10%	66,1
- Conseil départemental des Pyrénées-Orientales	10,46%	85,35

- Montpellier Méditerranée Métropole	8,69%	70,91
- Sète Agglopôle Méditerranée	1,26%	10,28
- Communauté d'agglomération Hérault-Méditerranée	0,82%	6,69
- Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée	3,51%	28,64
- Communauté d'agglomération Le Grand-Narbonne	3,31%	27,01
- Communauté d'agglomération Carcassonne-Agglomération	2,43%	19,83
- Perpignan Méditerranée Métropole	6,26%	51,08

NOTA : ces montants sont estimés aux conditions économiques de janvier 2020 conformément au scénario de financement budgétaire retenu. Ils ne tiennent pas compte des ressources fiscales attendues de la future société de financement ni des frais financiers supplémentaires afférents à l'annualisation des contributions des partenaires.

La participation de l'Union européenne attendue est estimée à 20% de l'opération pour la phase 1.

Les collectivités territoriales de la région Occitanie conservent la faculté de s'accorder sur une répartition infrarégionale différente qui pourra alors se substituer à celle qui figure dans le tableau ci-dessus.

Ces participations budgétaires pourraient être réduites si une société de financement aux rendements suffisants était mise en place.

4.b) Société de financement (a fortiori société de projet, incluant la mission de financement et de maîtrise d'ouvrage) ou combinaison société de financement/société de projet

Pour s'inscrire dans ces dispositions, le projet de LNMP phase 1 devrait répondre aux conditions d'éligibilité fixées par l'article 4 de la LOM, à savoir :

- Un coût prévisionnel excédant un milliard d'euros hors taxes
- Les ressources de ces établissements comprennent des ressources fiscales créées à cet effet
- Le projet d'infrastructure a fait l'objet soit d'une déclaration d'utilité publique (DUP) soit d'une déclaration de projet soit d'une décision de l'autorité administrative d'engager l'enquête publique et d'une contre-expertise à l'évaluation socio-économique

- Le projet d'infrastructure a fait l'objet d'un plan de financement, approuvé par l'État et les collectivités territoriales qui financent ces projets.
- L'évaluation socio-économique préalable et la contre-expertise doivent montrer une rentabilité socio-économique positive.

Les parties décident en conséquence de poursuivre ensemble le travail de définition d'un ou plusieurs scénarios de financement incluant la création d'un établissement public local et de ressources fiscales dédiées.

Cela suppose de convenir de :

- Créer une nouvelle société par ordonnance, avec la définition :
 - Du périmètre des opérations financées par la société de financement
 - Du plan de financement associé, des modalités d'emprunt, de remboursement, associé à l'identification et la mise en place effective de taxes affectées, dont les rendements et la stabilité juridique sont assurés
 - De la gouvernance de l'établissement public local, avec une présence possible de l'État.
- Mettre en place les recettes affectées pérennes, condition essentielle à la création de la société. En se basant sur les principes de la Société du Grand Paris, il s'agit de recettes fiscales, définies et encadrées nationalement mais d'application locale tant en termes de périmètres qu'éventuellement de taux;
- Mettre en place leur affectation à la société créée par loi de finances.

Les contraintes de calendrier posées par la LOM, et notamment les délais de prise d'une ordonnance, imposent que, en l'état actuel des textes, le périmètre d'intervention de cet établissement soit dédié à la phase 1 du projet. Toutefois, l'État étudiera avec l'appui de la Région, le cas échéant, la possibilité que son périmètre d'intervention puisse évoluer à l'avenir pour englober le périmètre de la phase 2.

Article 5 : Clause concernant une participation éventuelle de SNCF Réseau

Les montants prévisionnels de l'éventuelle participation du gestionnaire d'infrastructure, SNCF Réseau, au projet seront précisés ultérieurement. Le cas échéant, son intervention financière sera encadrée :

- Par le code des transports qui précise la « règle d'or », qui cadre les conditions d'une participation financière de SNCF Réseau :
 - Pour la période du 1er janvier 2020 au 31 décembre 2026, "SNCF Réseau ne peut contribuer au financement d'investissements de développement du réseau ferré national" (article L2111-10-1 du code des transports)
 - À partir de 2027 : "SNCF Réseau détermine sa part contributive dans le financement de ce projet de manière à ce que le taux de retour sur cet investissement soit au moins égal au coût moyen pondéré du capital de SNCF Réseau pour ce même investissement après prise en compte des risques spécifiques à l'investissement" dans les conditions définies à l'article L2111-10-1 du Code des transports.

- Par l'avis de l'Autorité de régulation des transports sur le projet d'investissement, et le cas échéant, avis conforme sur la tarification (notamment si des péages plus élevés étaient prévus sur la ligne pour assurer son financement).

Article 6 : Clause concernant les subventions européennes

Les montants des subventions de l'Union Européenne qui figurent au présent protocole sont indicatifs ; ils seront ajustés selon les subventions qui seront effectivement accordées au projet.

Quels que soient les éléments du projet LNMP bénéficiant de ces subventions, il est convenu que les montants versés par l'union Européenne viennent en déduction des contributions de l'ensemble des signataires du futur protocole de financement de la LNMP, à l'exclusion de SNCF Réseau, au prorata de leur participation financière au projet.

Les subventions de l'Union Européenne venant annuellement en remboursement des dépenses effectuées, les parties assureront les avances de trésorerie nécessaires au prorata de leur contribution au financement du projet.

Les parties définiront concrètement les modalités de financement associées aux avances de trésorerie dans le cadre des conventions de financement ultérieures.

Les parties veilleront solidairement à ce que l'axe ferroviaire Montpellier-Perpignan demeure éligible au financement du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe. Au titre de la période 2021-2027 et des suivantes, ils coordonneront leurs efforts afin que les deux phases du projet puissent faire l'objet de décisions favorables dans le cadre des futurs appels à projets de l'Union européenne.

Article 7 : Clause d'engagement pour la deuxième phase du projet LNMP

Étant donné l'intérêt de l'ensemble des parties à la réalisation du projet LNMP dans son ensemble, qu'elles soient concernées par la première ou la seconde phase du projet, il est convenu que l'ensemble des partenaires, notamment les collectivités, participent au financement de la première phase et, les collectivités ayant participé au financement de la première phase du projet actent le principe d'une solidarité de l'ensemble de ces collectivités pour le financement des deux phases du projet.

Les collectivités qui cofinancent la phase 1 conviennent de la possibilité d'utiliser les mêmes principes de répartition des financements pour la phase 2 et pour la phase 1.

Les parties partagent l'objectif de lancer le processus d'enquête publique de la seconde phase dans des délais les plus courts possibles, dès l'obtention de la déclaration d'utilité publique de la première phase.

Article 8 : Gouvernance du projet et principales échéances ultérieures pour affermir les options et aller vers une convention de financement

Les parties conviennent de continuer à se mobiliser dans le cadre des instances de gouvernance actuellement existantes, dans le but d'assurer le suivi des études et du projet, des modalités de financement et de valider les principaux choix associés.

Le groupe de travail dédié au financement, réunissant l'État, SNCF Réseau et la Région Occitanie, continuera à travailler, une fois tenue l'enquête publique, à l'établissement des conventions de financement définitives et au protocole d'intention de financement de la seconde phase.

Article 9 : Dispositions complémentaires d'intention d'engagement

Les signataires confirment leur attachement à la poursuite de la mise au point du projet de ligne nouvelle Montpellier – Perpignan en concertation étroite avec les acteurs locaux afin d'insérer au mieux les infrastructures dans les territoires en limitant au maximum leurs impacts négatifs sur l'environnement humain, écologique et économique et en optimisant leurs impacts positifs.

Article 10 : Entrée en vigueur du Protocole

Le présent protocole prend effet à la date de sa signature par l'ensemble des parties.

Fait à _____, le _____

L'État, représenté par le préfet de la région Occitanie, Monsieur Étienne GUYOT.



Le Conseil régional d'Occitanie, représenté par sa Présidente,

Madame Carole DELGA,



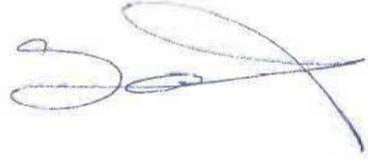
Le Conseil départemental des Pyrénées-Orientales représenté par sa Présidente,

Madame Hermeline MALHERBE,



Le Conseil départemental de l'Aude représenté par sa Présidente,

Madame Hélène SANDRAGNE,



Le Conseil départemental de l'Hérault représenté par son Président,

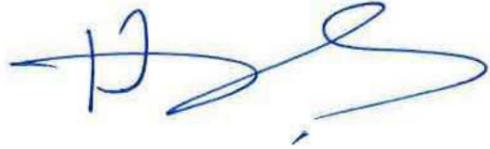
Monsieur Kléber MESQUIDA,



Kléber MESQUIDA
Président du Conseil départemental

Montpellier Méditerranée Métropole, représentée par son Président,

Monsieur Michaël DELAFOSSE,



La Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée, représentée par son Président,

Monsieur Gilles D'ETTORE,



La Communauté d'Agglomération de Béziers, représentée par son Président,

Monsieur Robert MENARD,



La Communauté d'Agglomération de Narbonne, représentée par son Président,

Monsieur Didier MOULY,



La Communauté d'Agglomération de Carcassonne, représentée par son Président,

Monsieur Régis BANQUET,

A handwritten signature in black ink, consisting of a vertical line with a loop at the top and several diagonal strokes extending downwards and to the left.

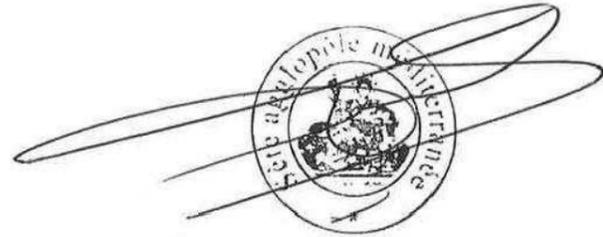
La Métropole Perpignan Méditerranée, représentée par son Président,

Monsieur Robert VILA,

A circular official stamp in blue ink with a central emblem and text around the perimeter. Overlaid on the stamp is a handwritten signature in black ink, which appears to be 'R. Vila'.

Sète agglomération méditerranéenne, représentée par son Président,

Monsieur François COMMEINHES,



SNCF Réseau, représenté par son Président, Monsieur Luc LALLEMAND.

DocuSigned by:

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Luc LALLEMAND", is enclosed within a blue DocuSigned signature box.

5BAC967CF575447...

ANNEXE :

**Echéancier prévisionnel de financement de la 1ère phase du projet en M€
hors taxes aux conditions économiques de janvier 2020**

