

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN

RÉUNION ETAT / REGION / SNCF RESEAU

11 JUIN 2020

SOMMAIRE

01.

PRÉSENTATION DU PROJET LNMP
RAPPEL DU CONTEXTE

02.

DOSSIER DUP
PRÉPARATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

03.

BESOINS FINANCIERS ETUDES

04.

FINANCEMENTS EUROPEENS

05.

FONCIER

06.

DECISIONS ATTENDUES

07.

SITES INTERNET

1. PRÉSENTATION DU PROJET LNMP ET RAPPEL DU CONTEXTE

INTRODUCTION : LE PROJET LNMP

+ Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan :

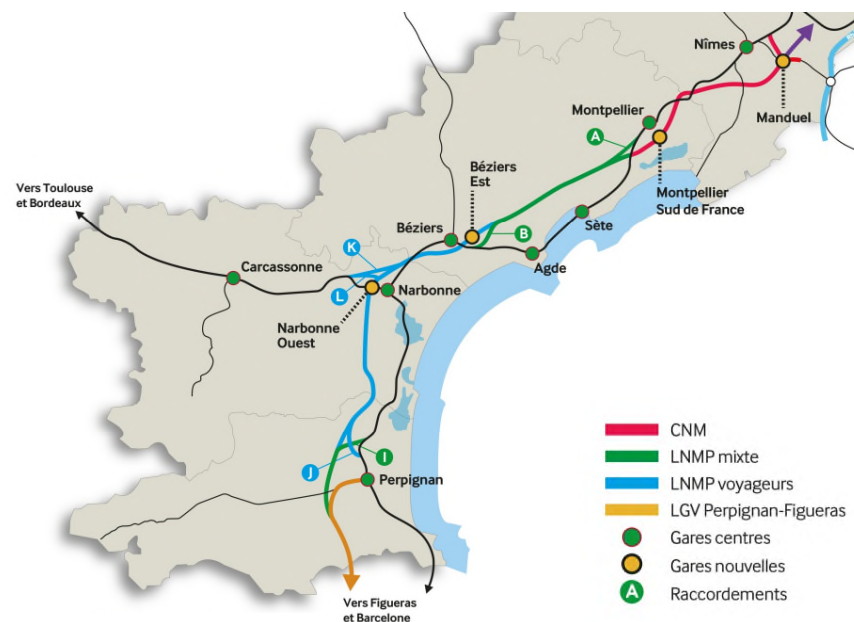
- 150 km ligne nouvelle, 30 km de raccordements
- **Phase 1** : LGV mixte de Montpellier à Béziers sans gare nouvelle
- **Phase 2** :
 - LGV dédiée voyageur de Béziers à Rivesaltes avec 2 gares nouvelles (Béziers et Narbonne)
 - LGV mixte de Rivesaltes à Toulouges

+ Dates clés

- **Débat Public** : mars à juillet 2009
- **DM n°1 - 14/11/2011** : validation ZPP
- **DM n°2 - 15/12/2013** : validation des modalités de desserte et des sections mixtes
- **DM n°3 - 29/01/2016** : validation du tracé et des sites d'implantation des gares nouvelles
- **DM n°4 - 01/02/2017** : acte le phasage de la ligne nouvelle
- **Arrêtés préfectoraux nouveau PIG** : 30/01/2019

+ Coûts

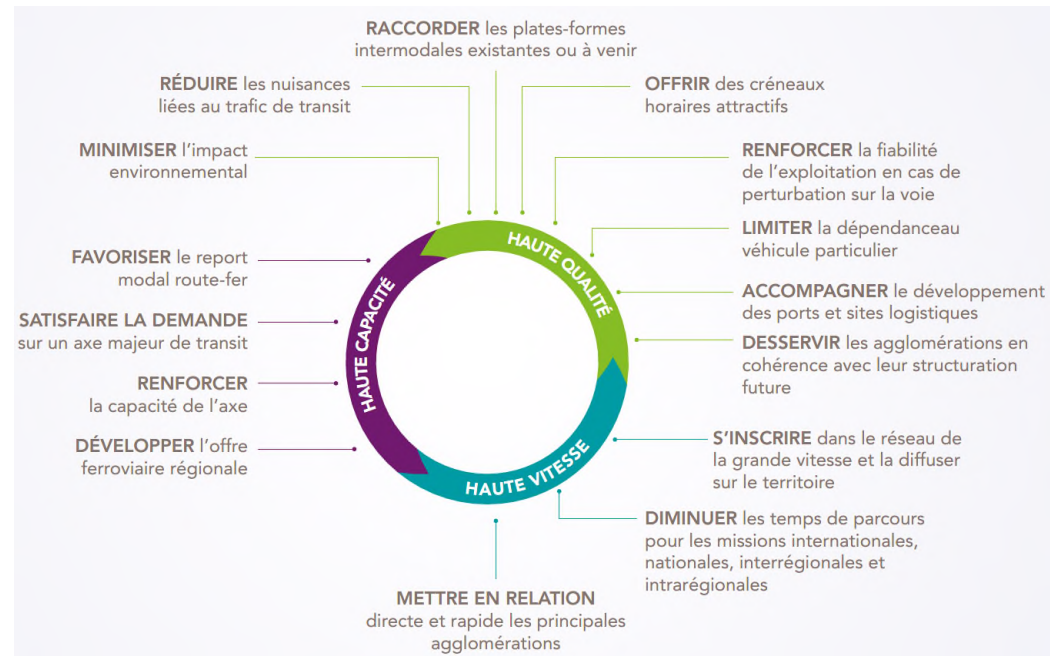
- **Projet complet** : **5,56 Md€ (CE 07/2014)**
- **Phase 1** : **1,855 Md€ (CE 07/2014)**



LES OBJECTIFS DE LA LNMP

Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24/12/2019 :

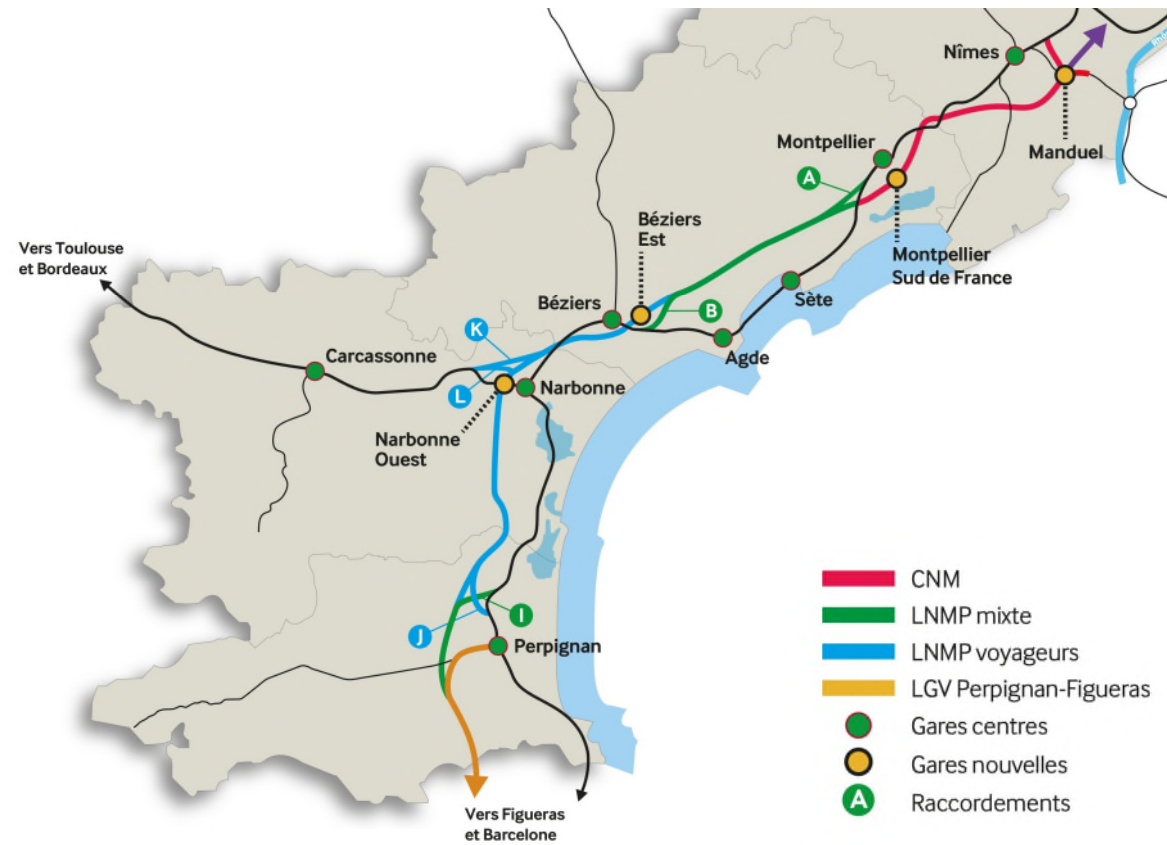
- + **CREER** les conditions d'une croissance de l'offre régionale
- + **PERMETTRE** de créer un service à haute fréquence le long de l'arc littoral
- + **ASSURER** la continuité de la grande vitesse ferroviaire entre la France et l'Espagne
- + **CRÉER** les conditions d'un report modal des flux internationaux



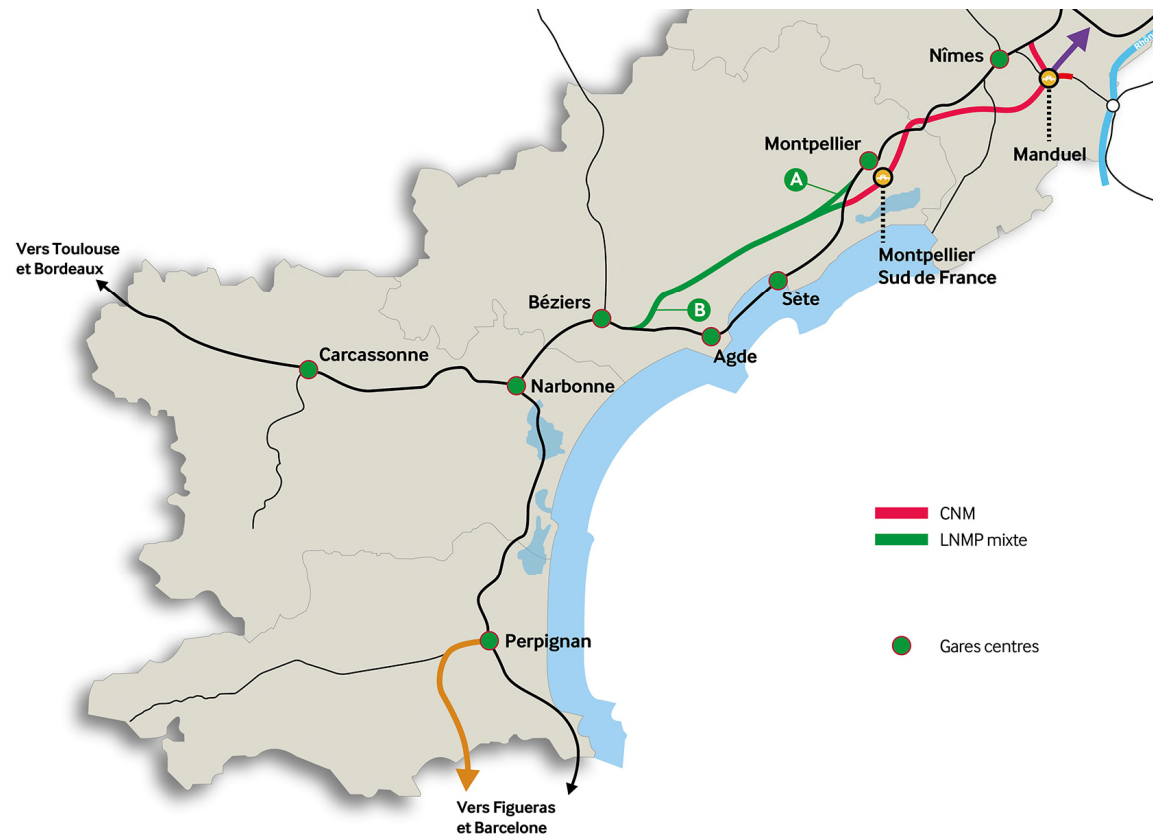
- + Montpellier-Béziers : Engagement des travaux à horizon de **10 ans**
- + Béziers-Perpignan : Engagement des travaux à échéance de **20 ans**

Les travaux seront poursuivis avec les collectivités locales afin de préciser les conditions dans lesquelles la mise en place de ressources dédiées permettrait d'anticiper le calendrier de réalisation de la ligne Montpellier – Perpignan.

LE PROJET COMPLET

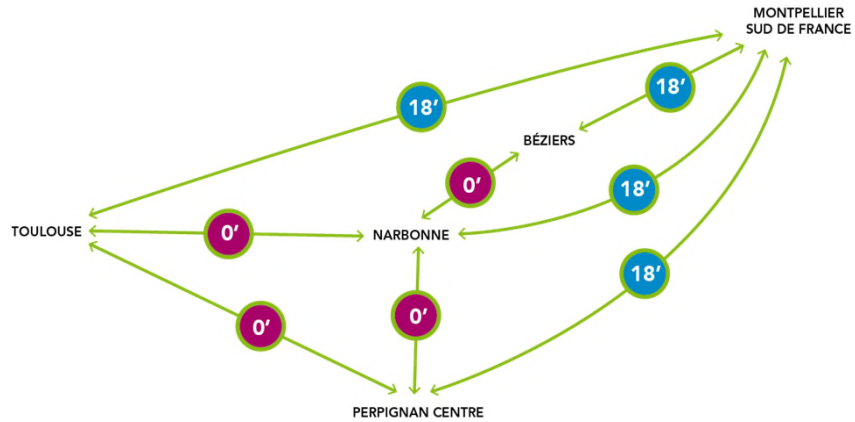


1^{ÈRE} PHASE ENTRE MONTPELLIER ET BÉZIERS

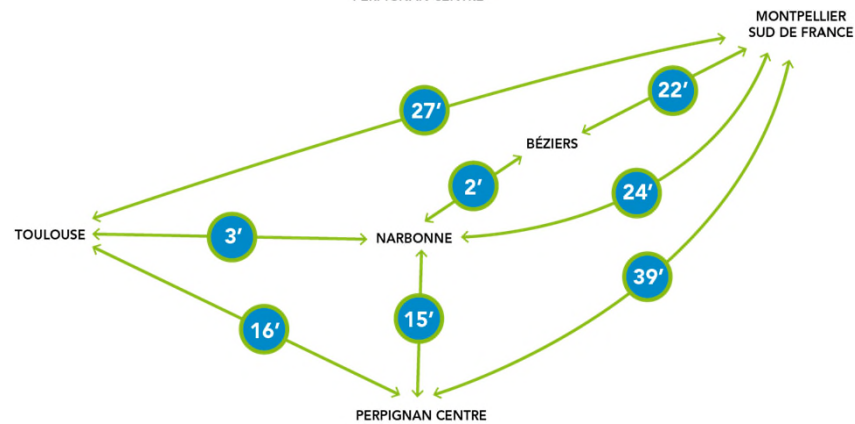


LNMP : GAINS DE TEMPS

PHASE 1



PHASE 2



ORIENTATIONS RÉCENTES : 2017- 2020

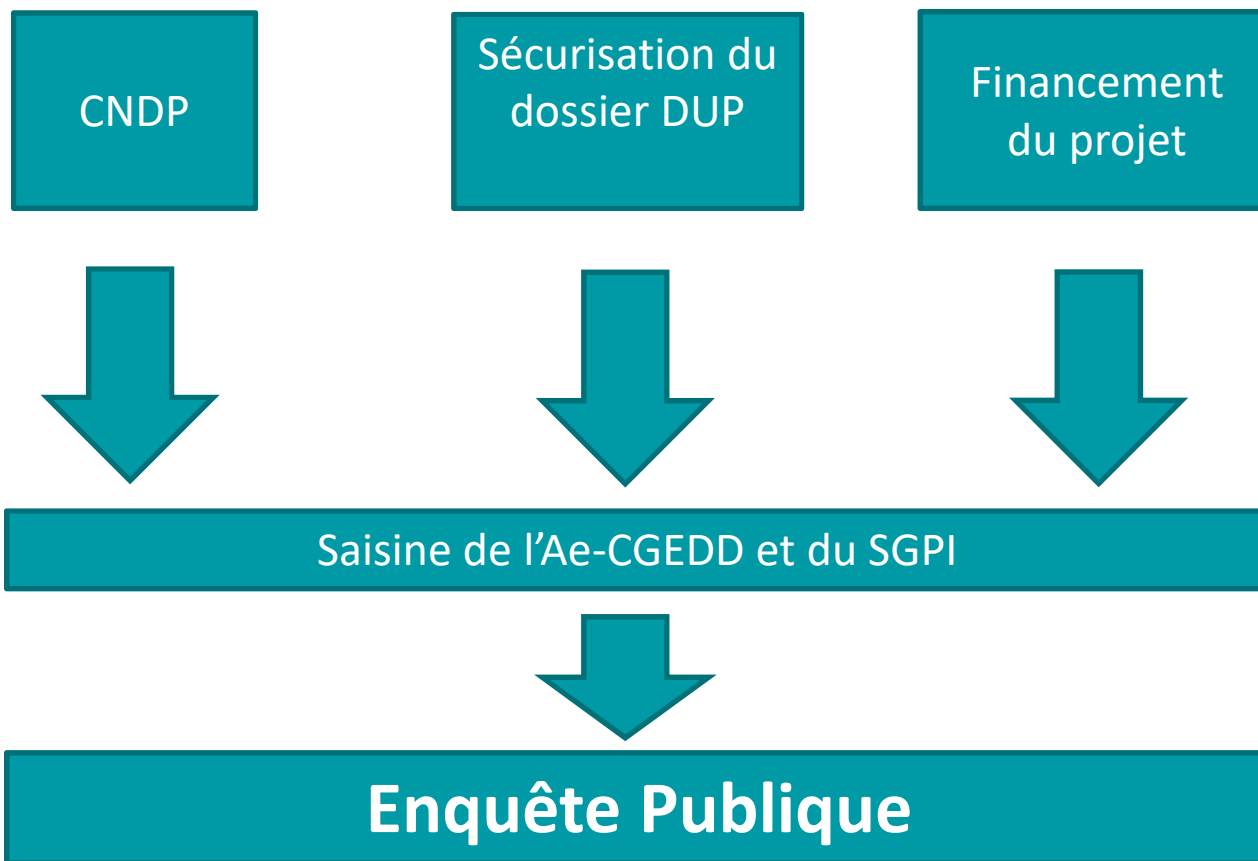
- + **Mobilisation LGV Occitanie Oui** – Octobre 2017
- + **Rapport du Conseil d’Orientation des Infrastructures**, rapport DURON (30 janvier 2018) : LNMP retenue dans les priorités d’investissements
- + Arrêtés préfectoraux de **Projet d’Intérêt Général (PIG)** le 30 janvier 2019
- + Suite aux inondations d’octobre 2019 et la coupure de la ligne classique au niveau de Béziers, **le journal Midi-Libre lance une pétition** « *Je veux la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan* » signée par plus de **2400 personnes**
- + **Rencontre Mme la Présidente de Région et le secrétaire d’Etat chargé des transports JB Djebbari** le 4 décembre 2019
- + **Loi d’Orientation des Mobilités** (24 décembre 2019) : s’inscrit dans les préconisations du COI, confirme la priorité du projet, et prévoit l’engagement des travaux de la section Montpellier-Béziers à l’horizon 10 ans
- + **Volonté des partenaires de relancer le projet** confirmée par les courriers de la DGITM (12/02/20) et du Préfet de Région (31/03/2020) : réunion d’un COPIL et établissement de conventions financières pour les études et procédures préalables à l’enquête d’utilité publique
- + **COTECH** avec l’ensemble des partenaires le 14 mai 2020

2. DOSSIER DUP ET PREPARATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

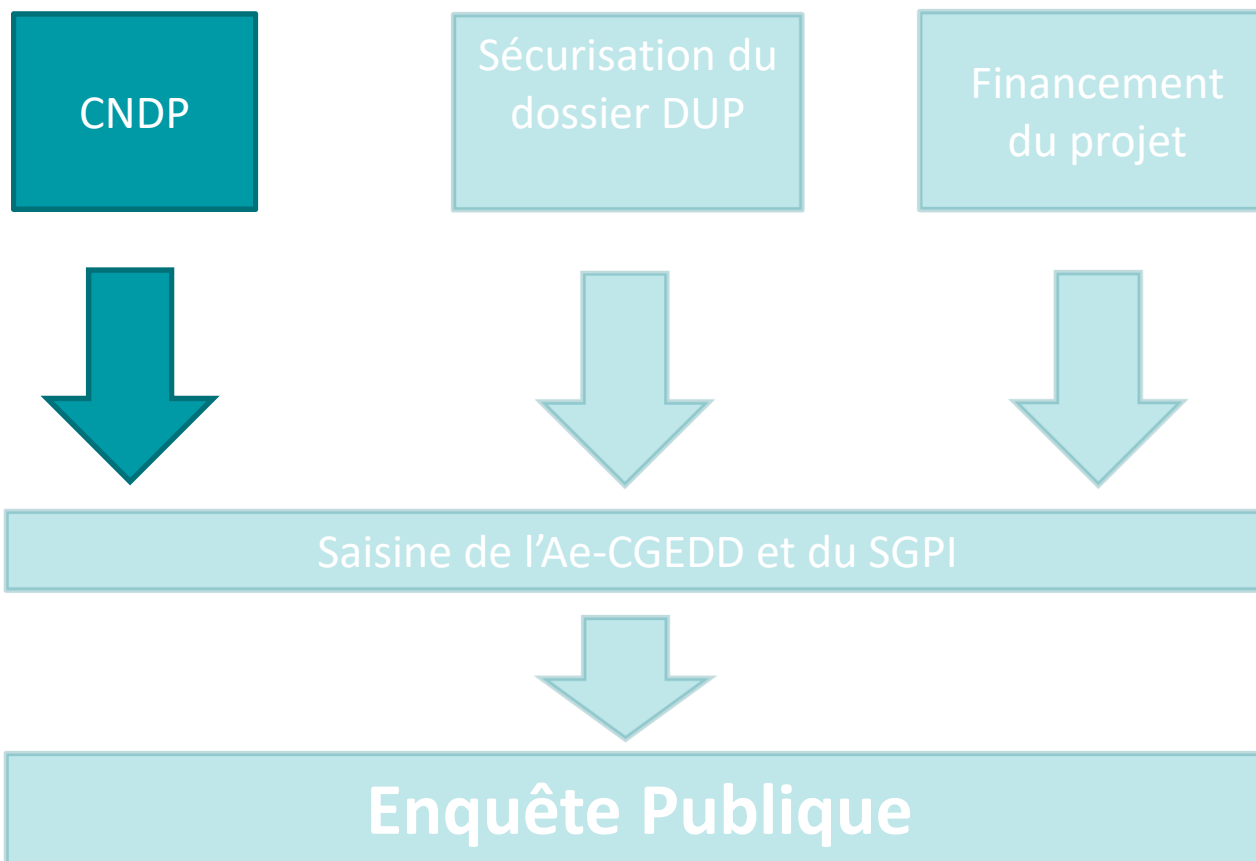
SITUATION ACTUELLE

- + Un **projet confirmé dans les priorités nationales** (Loi d'Orientation des Mobilités)
- + Un projet avec un niveau d'étude « **Avant Projet Sommaire +** » et un **programme technique stabilisé, co-construit en concertation avec le territoire**
- + Des **fonctionnalités confirmées par décisions ministérielles** : grande vitesse, mixité, desserte

LES ÉTAPES JUSQU'À L'ENQUÊTE PUBLIQUE



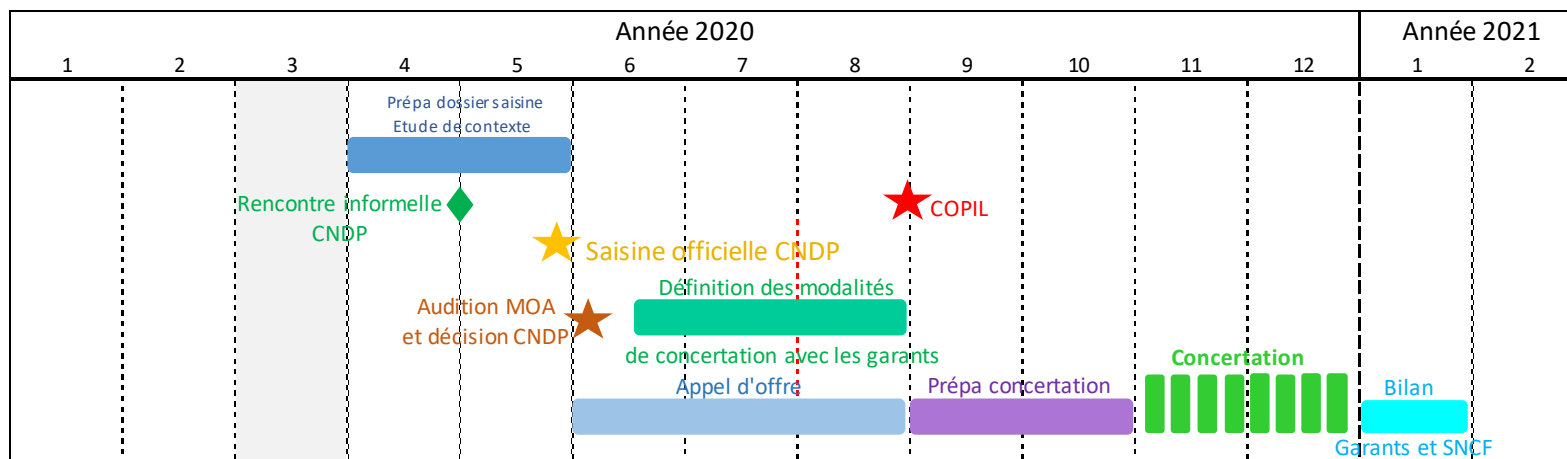
LES ÉTAPES JUSQU'À L'ENQUÊTE PUBLIQUE



COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC ET CONCERTATION

+ **Saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)** car le délai séparant la clôture du débat public du lancement de l'enquête publique est dépassé (5 ans - art. L.121-12 du Code de l'environnement)

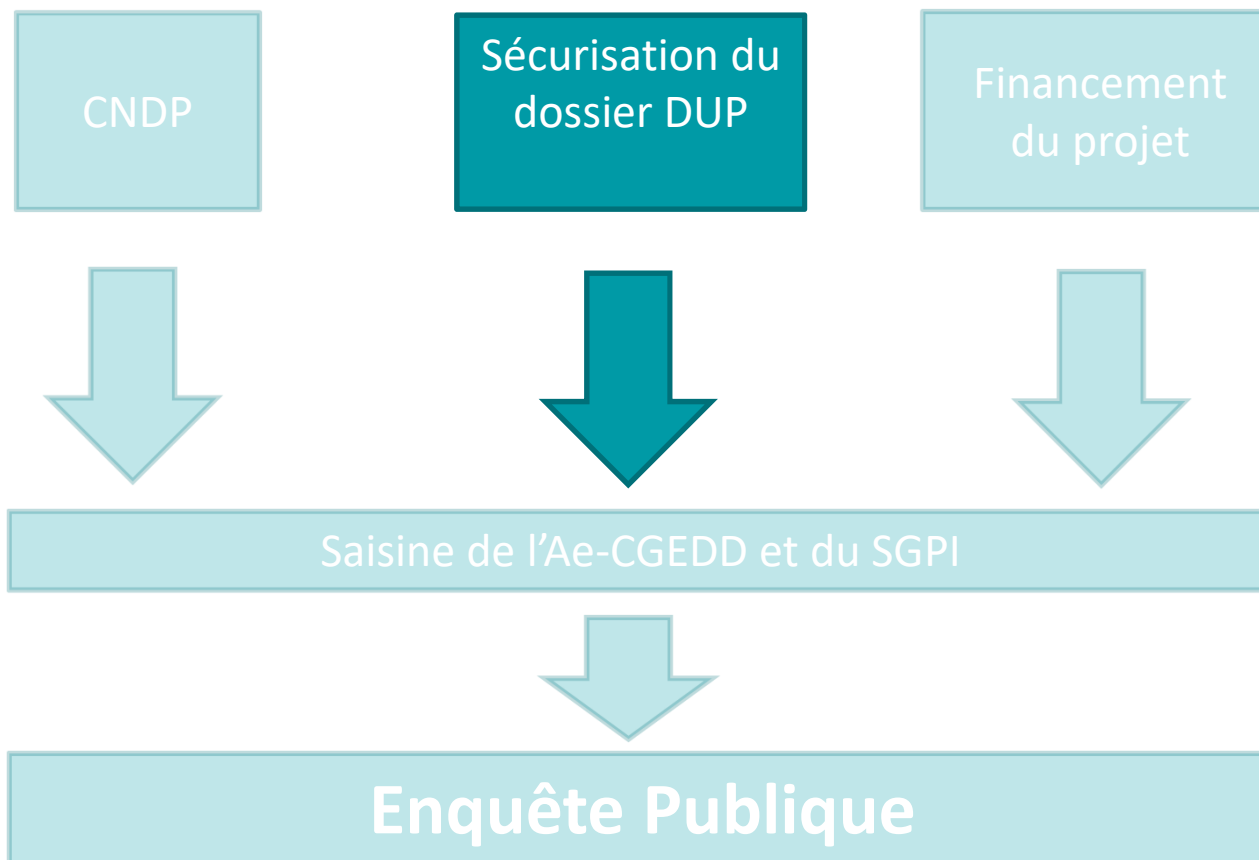
- Saisine de la CNDP par courrier du Président de SNCF Réseau le **25 mai 2020**
- Décision de la CNDP du **3 juin 2020**
 - ▶ Participation du public à réaliser avant la fin de l'année 2020
 - ▶ 2 garants nommés dont le bilan sera à intégrer au dossier DUP



+ **Dispositif envisagé de participation du public**

- Dispositif digital : registre numérique, site interne ...
- Réunion publique
- 3 Commissions consultatives (une par département)
- Débats mobiles sur les lieux de vie : gares, marchés...
- Ateliers-visites de terrain,
- Rencontres publics spécifiques : agriculteurs, salariés d'entreprises situées à proximité du tracé ...

LES ÉTAPES JUSQU'À L'ENQUÊTE PUBLIQUE



SÉCURISATION DU DOSSIER D'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE

+ Rappels

- **Dossier DEUP sur le projet complet** remis aux services de l'Etat en mai 2016
- Suite à la DM n°4 du 01/02/17, **nouveau dossier DEUP sur le projet phasé** remis aux services de l'Etat **le 30 aout 2017**
 - ▶ Périmètre de la DUP : 1^{ère} phase Montpellier – Béziers
 - ▶ Périmètre de l'étude d'impact : totalité du projet entre Montpellier et Perpignan selon l'art. L.123-2 (code environnement)
 - Echelle d'étude micro sur la 1^{ère} section Montpellier-Béziers
 - Echelle d'étude macro pour la section Béziers-Perpignan-Toulouges

+ Conformité réglementaire et mise à jour des éléments de contexte :

- Évolution des **documents d'urbanisme** des communes concernées et mise à jour nécessaires des dossiers de Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme (**MECDU**) dans le dossier d'enquête
- Adaptation du dossier au regard des décisions nationales et régionales récentes et de l'évolution du contexte général : **PIG, LOM**, Stratégie Nationale Bas Carbone, évolution des documents de planification territoriale et d'urbanismes (SCOT, PLUi...), évolutions des données de trafics...
- Intégration de la nouvelle saisine de la **CNDP** et des enseignements de la concertation
- Mise à jour du chapitre relatif aux **effets cumulés avec les autres projets connus** et de la compatibilité du projet avec les plans / schémas / programmes en vigueur sur la zone d'étude

SÉCURISATION DU DOSSIER D'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE

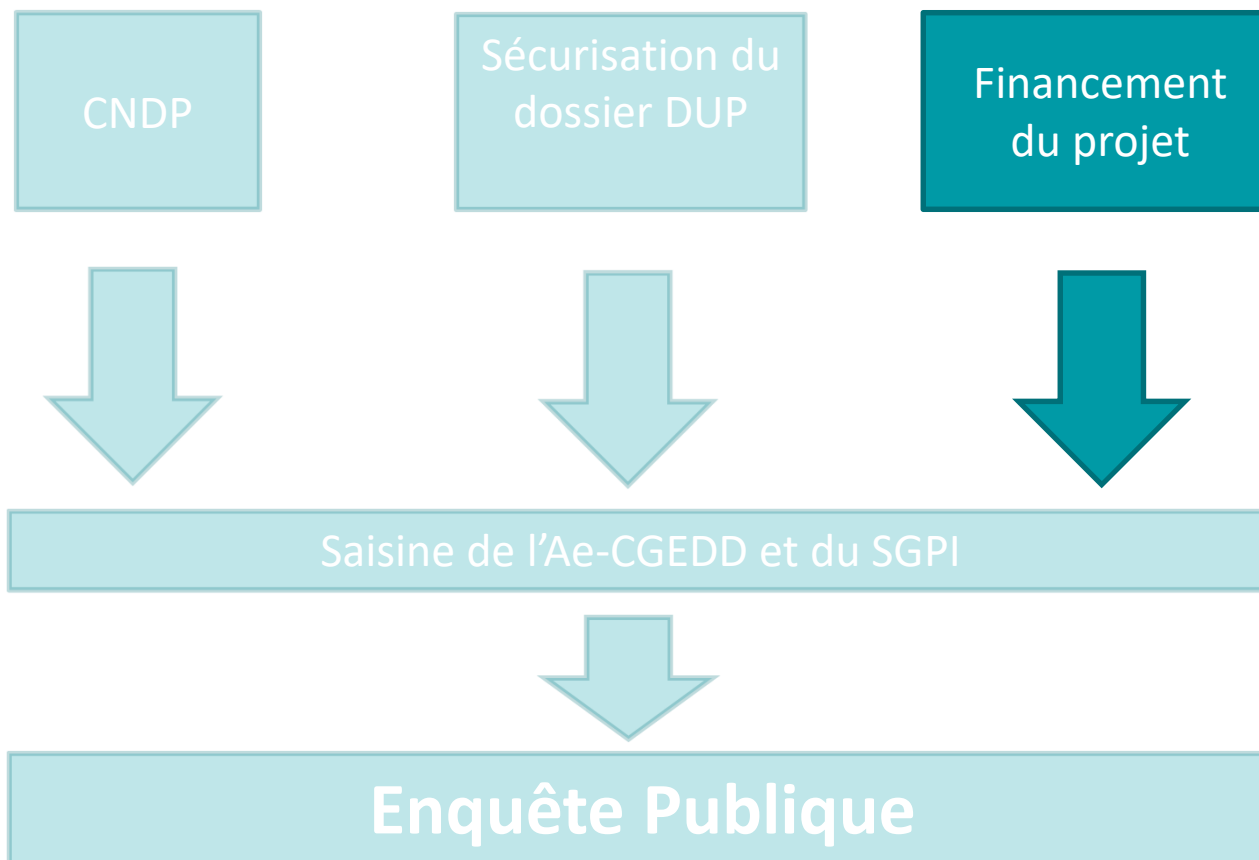
+ Thématique socio-économique :

- **Jurisprudence ferroviaire et annulation de la DUP Poitiers Limoges** : insuffisance de l'évaluation économique et sociale qui a nui à la bonne information du public,
- Etudes de trafic voyageur et fret, de capacité et d'exploitation, et l'évaluation socio-économique réalisées en 2011-2012 et mises à jour en 2014 (avec hypothèses offres des anciennes région LR, incluant l'éco-taxe Poids Lourds, flux aériens de 2008, offre intercités plus faible ...)
- Prise en compte des nouvelles évolutions : offre transport Occitanie, impact Covid 19, libéralisation des bus / covoiturage, TGV low cost, évolution du parc de véhicules électriques ...
- Intégration dans l'évaluation de l'option de financement du projet par la création d'une société de financement
- Utilisation des derniers référentiels (2019) d'évaluation socio-économique

+ Thématique environnementale :

- Respect de la réglementation en vigueur : art. R.122-5 du code de l'environnement : l'étude d'impact environnementale doit comprendre : « une description des aspects pertinents **de l'état actuel** de l'environnement (...) »
- **REX Autorité Environnementale**
 - ▶ Privilégier des données de moins de 5 ans (état initial de l'environnement LNMP constitué entre 2011 et 2015)
 - ▶ Renforcer les analyses relatives aux effets cumulés avec les autres projets
- Compléments pour tenir compte des évolutions réglementaires et des attentes des services instructeurs (Ae, SGPI)

LES ÉTAPES JUSQU'À L'ENQUÊTE PUBLIQUE



FINANCEMENT DU PROJET

+ **REX Poitier-Limoges / REX GPSO** : afin d'assurer la bonne information du public, le dossier soumis à l'enquête d'utilité publique doit contenir des informations précises relatives au mode de financement et à la répartition envisagée pour le projet à la date de l'enquête publique

+ **Options de financement du projet :**

- **Financement « classique »** : financement par l'Etat et les collectivités territoriales pour lequel la participation de chaque partenaire est définie au travers d'une convention de financement

- **Création d'une société de financement :**

L'article 4 de la LOM précise les modalités de création **d'établissements publics locaux de financement des projets d'infrastructure de transport terrestre** (société de financement), les ressources de ces établissements comprenant des ressources fiscales créées à cet effet :

- La création doit intervenir par ordonnance dans un délai de 24 mois à compter de la promulgation de la loi ;
- Trois conditions posées par la loi:
 - ✓ Une décision de l'autorité administrative d'engager l'enquête publique ;
 - ✓ Une évaluation socio-économique préalable et une contre-expertise (réalisée par le Secrétariat Général pour l'Investissement - SGPI) montrant une rentabilité socio- économique positive ;
 - ✓ Un plan de financement, approuvé par l'Etat et les collectivités territoriales qui financent ces projets

SCENARIOS

Les différents scénarios jusqu'à l'enquête d'utilité publique ont été étudiés avec les hypothèses structurantes suivantes :

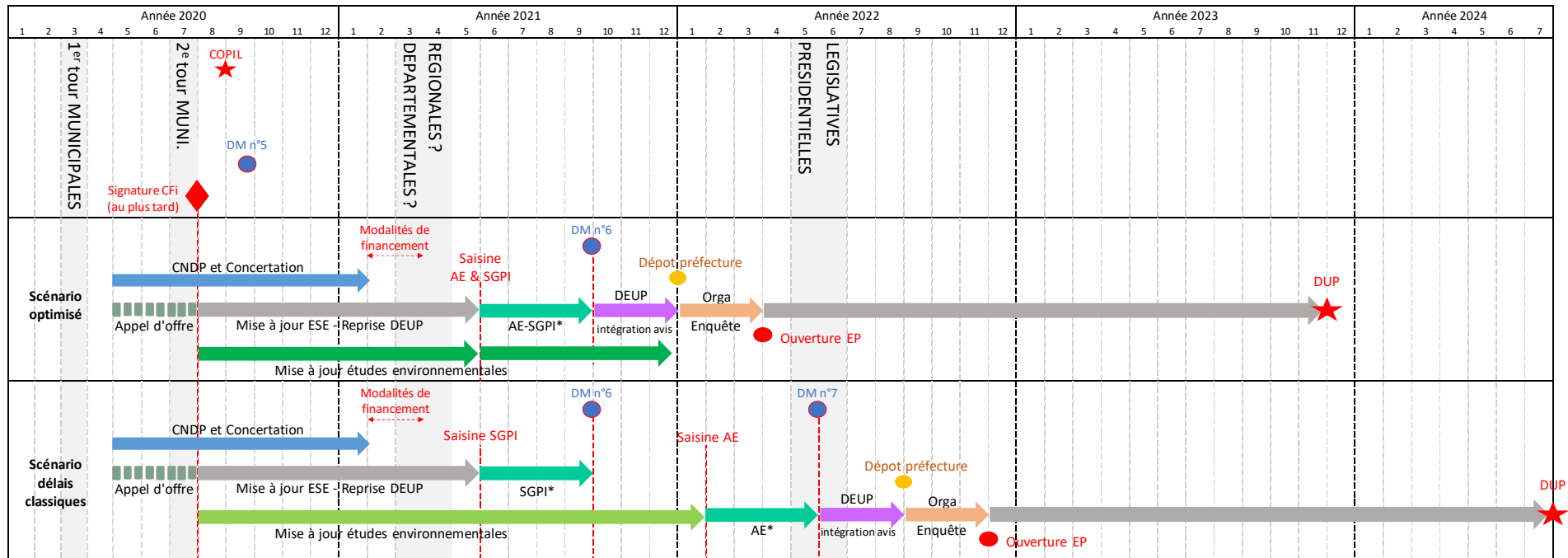
- + Lancement de l'enquête publique **au plus tôt**
- + Organisation de la concertation demandée par la **CNDP**
- + **Sécuriser** le dossier d'enquête et la DUP
- + Respecter les **décisions ministérielles** du projet
- + Maintenir la possibilité de création de la **société de financement**
- + Etudier les **modalités de financement du projet** et signer un **protocole d'intention de financement** avant la saisine du SGPI

5 scénarios
étudiés



2 scénarios
répondant aux
critères

CALENDRIER PRÉVISIONNEL D'OBTENTION DE LA DUP



** Délais mini constatés pour les grands projets (hors demande de compléments) et dépendant des services instructeurs*

ANALYSE DE RISQUES

Risques	Avis Autorité Environnementale	Evaluation socioéconomique	Issue Contentieux DUP	Financement des études : 10 M€	Respect LOM démarrage tvx < 2030	Date limite pour accord protocole d'intention de financement	Date prévisionnelle Enquête Publique
Scénario optimisé						fév – mars 2021	04/2022
Scénario délais classiques						oct – nov 2021	12/2022

3. FINANCEMENT DES ETUDES

POINT BUDGETAIRE ETUDES

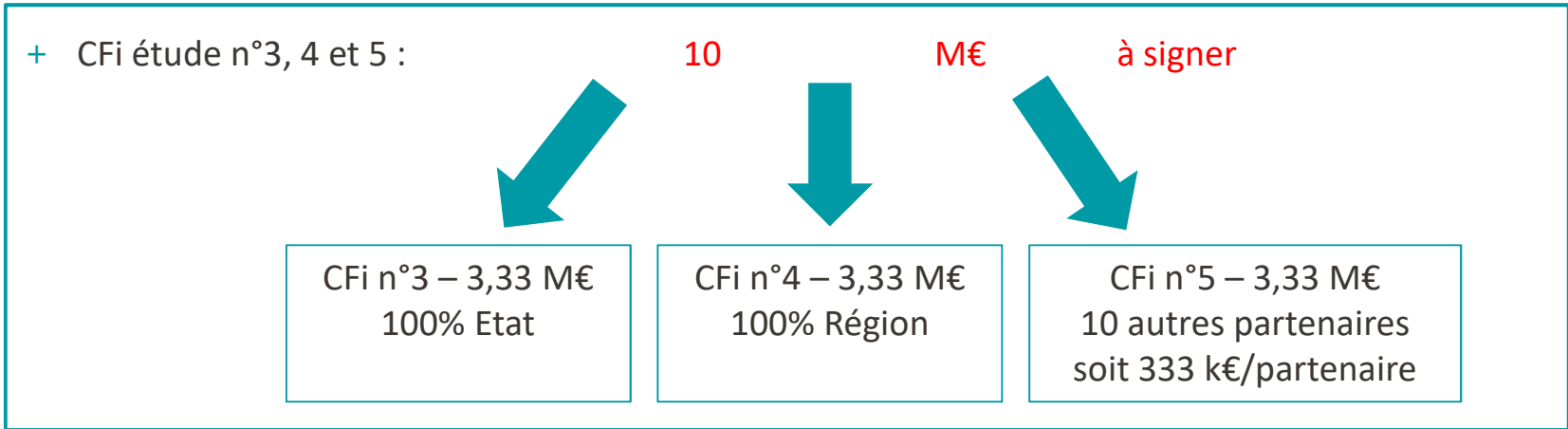
+ Protocole cadre 2011 : estimation coût total jusqu'à l'« *Enquête publique* » pour DUP

42 M€

+ CFi étude n°1 (01/2012) : 17,30 M€ SOLDÉE

+ CFi étude n°2 (03/2012) : 15,05 M€ ENGAGÉE

+ CFi étude n°3, 4 et 5 : 10 M€ à signer



CFi n°3 – 3,33 M€
100% Etat

CFi n°4 – 3,33 M€
100% Région

CFi n°5 – 3,33 M€
10 autres partenaires
soit 333 k€/partenaire

4. FINANCEMENTS EUROPEENS

FINANCEMENTS EUROPÉENS

+ Subvention européenne au titre des études :

- Accord de subvention européenne obtenu en 2015 (Grant Agreement) pour les dépenses éligibles entre le 1^{er} janvier 2014 et le 31 décembre 2019
- Avenant à la convention demandé à INEA (l'agence exécutive de la Commission Européenne) jusqu'au 31 décembre 2021 pour 50 % des études éligibles, soit une subvention maximale de 9 M€, disponible à la fin des études
- Signature de l'avenant Etat / INEA prévue en juillet 2020
- Demande de subvention européenne des futures études présentées dans le cadre des prochains appels à projet 2021-2027 (Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe - MIE 2)

+ Subvention européenne au titre des travaux :

- Suivant les règles actuelles de co-financement européen (suppression des goulets d'étranglements sur les corridors européens), 30% des dépenses présentées au titre des travaux de la 1^{ère} phase du projet LNMP pourraient être subventionnables
- Exemples de la part du co-financement européen versé par rapport aux coûts totaux des projets concernés :
 - LGV Est Européenne Paris/Strasbourg phases 1 (2007) et 2 (2016) : 5 %
 - LGV Rhin Rhône (2011) : 8 %
 - LGV Perpignan Figueras (2013) : 14 %
 - Contournement de Nîmes Montpellier (2017) : 9 %

5. FONCIER

POINT BUDGETAIRE FONCIER

+ CFI foncier n°1 et 2 :	23,81	M€
+ CFI foncier n°3 (12/2019) :	5	M€
+ CFI foncier n°4 (à signer en 2021) :	5	M€

6. DÉCISIONS ATTENDUES

DECISIONS ATTENDUES

+ Il est proposé de :

- **Valider** la stratégie de reprise du DEUP proposée avec mise à jour des études sociales et économiques, environnementales et de biodiversité selon le planning optimisé ;
- **Valider** l'engagement des nouvelles conventions de financement (CFi n°3, 4 et 5), à partir de l'enveloppe de 10 M€, pour mener à bien la reprise du dossier d'enquête et conduire la phase d'enquête publique, et de donner mandat au comité technique pour élaborer les projets de conventions ;
- **Confirmer** l'engagement des négociations avec l'ensemble des partenaires pour la conclusion d'un protocole d'intention de financement du projet

7. SITES INTERNET

SITES INTERNET

- + <https://www.ligne-montpellier-perpignan.com>
- + <http://pig-lnmp.com>

MERCI DE VOTRE ATTENTION