

# Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan phase 1

Montpellier - Béziers

COFIL n°13

20 juillet 2021

# SOMMAIRE

1. Point d'actualité du projet et prochaines échéances
2. Protocole d'intention de financement : texte et demandes d'ajustement
3. Financement du projet
  - Répartition Etat / UE / Collectivités
  - Répartition de la contribution des collectivités

1

Point d'actualité du projet et  
prochaines échéances

# ACTUALISATION DES COÛTS ET VALEUR AJOUTÉE NETTE

## PHASE 1

MONTELLIER ↔ BÉZIERS  
TRAVAUX À HORIZON 2029  
MISE EN SERVICE 2034

 **52,3 km**

de ligne nouvelle  
+7 km de raccordements

 **2,04 Md€<sub>2020</sub>**

VAN **2,28 Md€**

VAN **3,08 Md€**  
projet complet



**150 km de  
ligne nouvelle**



**+30 km de  
raccordements**



**2 gares nouvelles**



**ligne mixte**



**6,12 Md€<sub>2020</sub>**

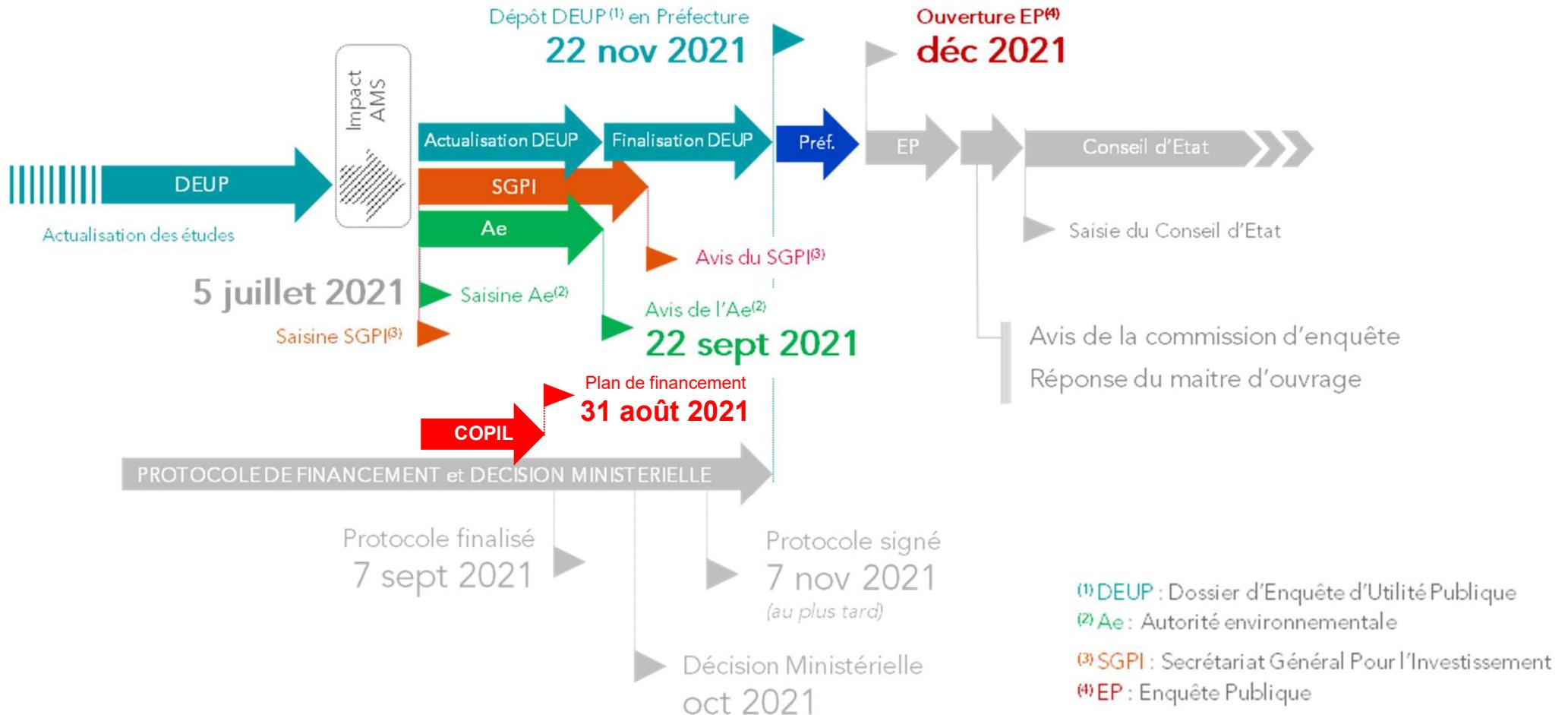
## ETAPES FRANCHIES JUSQU'À L'ENQUÊTE PUBLIQUE

- L'Autorité environnementale et le Secrétariat Général Pour les Investissements ont été saisis le 5 juillet 2021
- Un financement de l'enquête publique assuré par la Convention de financement n° 5 d'un montant de 3,33M€ votée par l'ensemble des partenaires

# FINANCEMENT DES ACQUISITIONS FONCIÈRES

- Un besoin de financement des acquisitions foncières a hauteur de **5M€** en 2021 qui n'est pas couvert a ce jour par la Cfi n°4
  - ➔ L'Etat et la région peuvent faire l'avance de la part des autres collectivités
- Un besoin complémentaire de financement des acquisitions foncières sur 2022 et 2023 pour un montant de **18,2M€** (13,2M€ en 2022 et 5M€ au 06/2023)

# PROCHAINES ÉTAPES DE LA PROCÉDURE DUP MONTPELLIER - BÉZIERS



2

# Protocole d'intention de financement

Texte et demandes d'ajustement

# PLAN DU PROTOCOLE D'INTENTION DE FINANCEMENT

- Préambule
- Objet et consistance des opérations
- Estimation du coût et calendrier de l'opération
- Maîtrise d'ouvrage des études à l'issue de l'enquête d'utilité publique puis des travaux
- Scénarios de financement à l'étude et leurs grandes lignes
- Clause concernant une participation éventuelle de SNCF Réseau
- Clause concernant les subventions européennes
- Clause d'engagement pour la 2ème phase du projet LNMP
- Gouvernance du projet et principales échéances ultérieures pour affermir les options et aller vers un protocole de financement
- Dispositions complémentaires d'intention d'engagement
- Entrée en vigueur du Protocole

# APPROCHE PROPOSÉE EN MATIÈRE DE FINANCEMENT

Le calendrier ne permet pas de décrire précisément l'option de société de financement/projet dans le protocole d'intention de financement.

- ➔ Le protocole décrit la solution de financement budgétaire et pose l'option alternative de création d'une société de financement.

# PROTOCOLE D'INTENTION DE FINANCEMENT

Demande d'ajustement		Article concerné
Une solidarité de l'ensemble des collectivités sur la réalisation des deux phases du projet		Article 7
L'ajout d'une clause de lancement de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique de la phase 2 dès l'obtention de la DUP de la phase 1		Article 7
La possibilité d'utiliser les mêmes principes de répartition des financements pour la phase 2 et pour la phase 1		Article 7
Préciser les modalités d'intégration des financements européens et le mécanisme d'avance des autres cofinanceurs		Article 4a Article 6

3

# Financement du projet

Etat / UE / Collectivités

Contribution des collectivités

# RÉPARTITION ETAT / UE / COLLECTIVITÉS

La répartition proposée est la suivante :

- |                    |   |
|--------------------|---|
| ➔ Union Européenne | 20 % ( <i>estimation pour la phase 1</i> )<br><i>35% attendus pour la phase 2</i> |
| ➔ Etat             | 40 %  |
| ➔ Collectivités    | 40 %  |

# CLÉS PROPOSÉES POUR LA RÉPARTITION DES CONTRIBUTIONS

Les clés proposées s'inspirent de la démarche retenue sur la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA → Marseille-Nice) et sont destinées à répartir les contributions entre les collectivités partenaires en tenant compte de leur capacité et des avantages apportés par le projet.

➔ Quatre critères sont proposés :

- La population: *poids démographique de la collectivité*
- La capacité financière: *potentiel fiscal + moyenne de la CAF des 3 dernières années*
- Les gains de temps: *gain de temps moyen toutes destinations confondues*
- Les dessertes: *hypothèse d'augmentation du nombre de trains dans les gares LGV*

➔ Les critères ont été pondérés chacun pour 1/4

# PROJET DE PLAN DE FINANCEMENT DES COLLECTIVITÉS

Majoration de  
la participation  
de la Région

	Modèle LNPCA	Montant de la contribution	Scénario Solidarité régionale	Montant de la contribution	Ecart	Annuité sur 40 ans
Région Occitanie	35,6%	348,7	41%	401,5	+ 52,8	10
CD 34	15,3%	150	14,2%	138,6	- 11,4	3,5
CD 11	8,8%	85,8	8,1%	79,3	- 6,5	2
CD 66	11,3%	110,9	10,5%	102,5	- 8,4	2,6
3M	9,6%	93,8	8,7%	85,1	- 8,7	2,1
CA Sète	1,4%	13,6	1,3%	12,3	- 1,3	0,3
CA Hérault Méditerranée	0,9%	8,9	0,8%	8	- 0,9	0,2
CA Béziers Méditerranée	3,9%	37,9	3,5%	34,4	- 3,5	0,9
CA Grand Narbonne	3,7%	35,8	3,3%	32,4	- 3,4	0,8
CA Carcassonne	2,7%	26,3	2,4%	23,8	- 2,5	0,6
Perpignan Méditerranée	6,9%	67,5	6,3%	61,3	- 6,2	1,5