



03

L'OBJET DE LA DEMANDE DE DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE : LA PHASE 1 MONTPELLIER- BÉZIERS

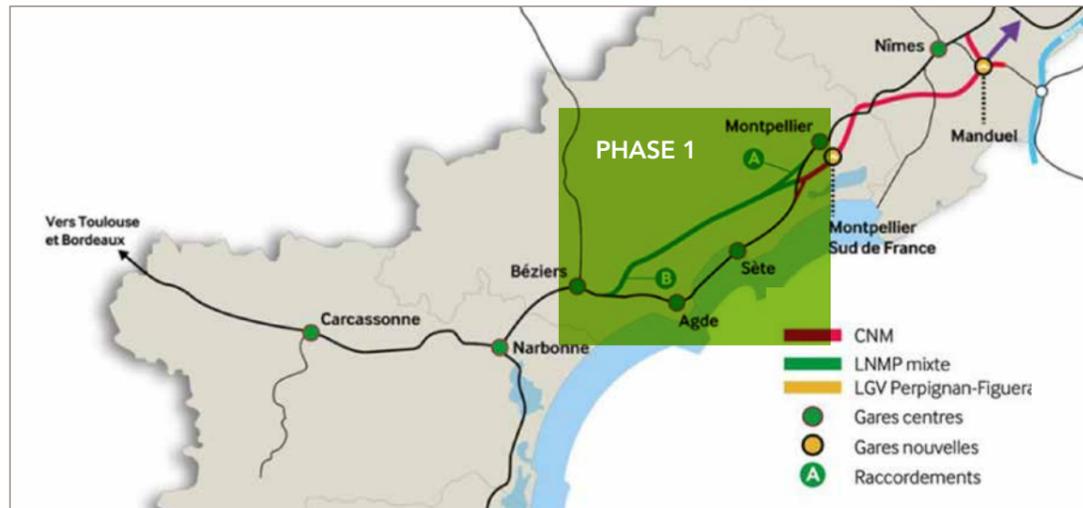
3.1 – UNE OFFRE DE SERVICE MIXTE

Le principe d'exploitation de la LNMP repose sur une offre mixte trains à grand vitesse voyageurs et circulations fret. Il s'agit ainsi d'améliorer les performances pour les circulations de voyageurs et de créer de nouvelles capacités pour le transport de marchandises.

3.1.1 – DES CONDITIONS DE CIRCULATIONS AMÉLIORÉES POUR LES VOYAGEURS

Les sections à grande vitesse sont prévues pour une exploitation commerciale à 320km/h à compter de la mise en service, vitesse correspondant aux dernières lignes à grande vitesse mises en service (Tours-Bordeaux, Le Mans-Rennes). Afin d'anticiper les évolutions futures, le tracé est conçu pour une vitesse de circulation jusqu'à 350km/h. Par ailleurs, comme toute nouvelle ligne à grande vitesse, la LNMP sera équipée du système de signalisation ERTMS dont le but est de permettre une gestion plus efficace qu'actuellement, des circulations.

PREMIÈRE PHASE DU PROJET LNMP – DÉCISION MINISTÉRIELLE DU 1^{ER} FÉVRIER 2017



LE SYSTÈME DE SIGNALISATION ERTMS

La future ligne LGV Montpellier-Perpignan sera équipée du système de signalisation ERTMS (European rail traffic management system). Ce système de signalisation (au sol et embarqué) permet :

→ la gestion en temps réel de l'espace entre les trains, ce qui offre la possibilité d'accroître la capacité de trafic (faire circuler plus de trains par heure);

→ l'interopérabilité entre les différents systèmes de signalisation utilisés par les entreprises ferroviaires européennes afin qu'elles puissent faire circuler leurs trains d'un réseau national à un autre (dans un contexte d'ouverture à la concurrence).

L'Union européenne a demandé aux États d'équiper le réseau central voyageurs en

ERTMS d'ici 2030 (les LGV actuelles et en projet font partie du réseau central voyageurs). En France cela représente 1700 km de LGV à équiper en ERTMS, soit 10 à 15 ans de travaux avant 2040 au plus tard.

Actuellement, deux projets de déploiement de cette technologie sont en cours : «LGV + Paris-Lyon» et «Marseille-Vintimille».

Sur la ligne Paris-Lyon, cette modernisation du réseau devrait permettre :

→ + de circulations : 16 trains par heure et par sens à l'heure de pointe, au lieu de 13, pour répondre aux besoins de déplacements des 20-25 ans à venir;

→ + de régularité : le système permettra de mieux réguler la circulation en anticipant les perturbations et ainsi de gagner en réactivité.

Le report d'une partie des trains à grande vitesse et de fret de la ligne classique vers la ligne nouvelle libérera en effet de la capacité sur la ligne classique, générant de meilleures conditions de circulation.

À l'échelle régionale, la ligne nouvelle, outre l'amélioration de la connexion entre Montpellier et Béziers, permet celle avec les trois autres pôles principaux de la région Occitanie : Narbonne, Perpignan et Toulouse.

Les trains empruntant la ligne nouvelle bénéficieront d'une réduction de leur temps de parcours de 18 minutes environ entre Montpellier et Béziers par rapport aux trains empruntant la ligne classique. Plusieurs TGV® supplémentaires pourront circuler sur la LNMP et un plus grand nombre de voyageurs pourront utiliser le train, grâce à une offre de service ferroviaire étoffée, liée à la mise en service de cette première phase de la LNMP.

Les liaisons régionales et nationales pourront être plus nombreuses et plus rapides, avec un gain de 18 minutes entre Montpellier et Béziers/Toulouse, et un champ de dessertes élargi.

L'Autorité Organisatrice de Transports Régionale pourra renforcer l'offre TER sur l'artère littorale, alors que les déplacements quotidiens domicile-travail en direction de Béziers, de Nîmes ou de Perpignan restent aujourd'hui dominés par l'automobile individuelle.

Deux gares nouvelles sont prévues dans l'Ouest Héraultais et l'Est Audois pour la desserte du territoire par des trains à grande vitesse. Les

gares existantes de Sète, Agde, Béziers, Narbonne et Perpignan continueront d'être desservies grâce à des raccordements entre la ligne nouvelle et la ligne existante ou en correspondance avec des services régionaux.

3.1.2 – UN RENFORCEMENT DES CAPACITÉS DU FRET

La compétitivité du fret ferroviaire sera améliorée, grâce à la mise en place d'une infrastructure robuste et capacitaire entre Montpellier et Béziers et dans la plaine du Roussillon :

→ circulations «fret» plus nombreuses, plus fiables et plus rapides («autoroutes ferroviaires» et vitesse de 100/120km/h au départ des plateformes régionales);

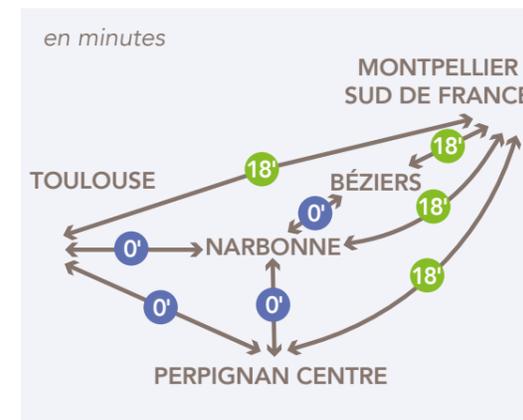
→ sillons plus robustes pour la desserte du port de Sète;

→ gestion facilitée d'itinéraires alternatifs, en cas d'incident sur l'une des deux voies ferrées, etc.

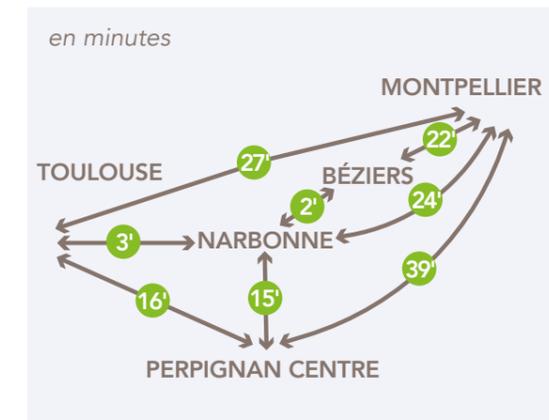
La première phase de la LNMP renforcera ainsi la capacité de transport ferroviaire du corridor majeur de marchandises européen, entre les pays du sud de l'Europe (Espagne et Portugal) et les pays à l'est de la France (Italie, Allemagne, Belgique...).

Cette amélioration de l'offre ferroviaire induirait également un report modal de la route vers le chemin de fer, évalué à 130 000 poids lourds par an, mais aussi une réduction des problèmes de sécurité routière liés à la diminution du transport routier de marchandises.

GAINS DE TEMPS «VOYAGEURS DE LA 1^{RE} PHASE»



GAINS DE TEMPS OFFERTS AUX VOYAGEURS-PROJET GLOBAL



PLUS DE TGV POUR LA MOBILITÉ FERROVIAIRE LONGUE DISTANCE (PRÉVISIONS)

| | | | | |
|---|---|--|---|--|
|  | +1 MILLION de voyageurs par an avec le projet | 28 TGV/JOUR en gare de Béziers centre | 24 TGV/JOUR en gare de Narbonne centre | 28 TGV/JOUR en gare de Perpignan centre |
|---|---|--|---|--|

PLUS DE TER POUR DES DÉPLACEMENTS AU QUOTIDIEN FACILITÉS (PRÉVISIONS)

| | | | | |
|---|--|---|--|--|
|  | 4 TER/HEURE DE POINTE entre Montpellier et Sète | 3 TER/HEURE entre Sète et Narbonne | 2 TER/HEURE entre Narbonne et Perpignan | 2 TER/HEURE entre Narbonne et Carcassonne |
|---|--|---|--|--|

PLUS DE TRAINS DE MARCHANDISES POUR UN FRET SANS CO₂

| | |
|---|--|
|  | FRET entre +10% et +15% de trafic FER supplémentaire |
|---|--|

Source : SNCF Réseau

3.2 – L'INSERTION DU PROJET DANS LES TERRITOIRES ENTRE MONTPELLIER ET BÉZIERS

La première phase Montpellier-Béziers du projet LNMP, s'inscrit au sein de la nouvelle région Occitanie, sur le département de l'Hérault. 18 communes (Cf. liste ci-contre) sont concernées au titre du PIG 2019, qui peuvent être classées en trois secteurs, de Béziers vers Montpellier: les Vallées du Libron et de l'Hérault, le Bassin de Thau et le secteur Gardiole et Mosson.

LES 18 COMMUNES CONCERNÉES

- BÉZIERS
- CERS
- VILLENEUVE-LÈS-BÉZIERS
- MONTBLANC
- BESSAN
- FLORENSAC
- PINET
- POMÉROLS
- SAINT-THIBÉRY
- GIGAN
- LOUPIAN
- MÈZE
- POUSSAN
- FABRÈGUES
- LATTES
- MONTPELLIER
- SAINT JEAN DE VÉDAS
- VILLENEUVE-LÈS-MAGUELONE.

3.2.1 – LE SECTEUR DES VALLÉES DU LIBRON ET DE L'HÉRAULT

Le raccordement à la voie ferrée existante marque le début de la section mixte de la ligne nouvelle vers Montpellier, sur la commune de Villeneuve-lès-Béziers, en limite de celle de Cers et à proximité du domaine de Chazottes.

La ligne nouvelle proprement dite commence à la limite communale entre Cers et Béziers, dont le territoire agricole est traversé sur environ un kilomètre.

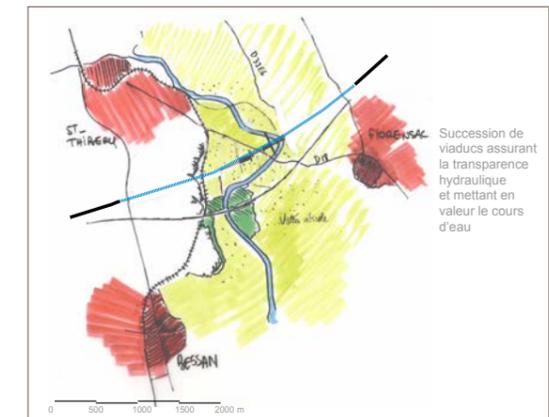
Elle arrive ensuite dans la commune de Montblanc où elle franchit la Vallée du Libron (rivière pérenne, dont les crues peuvent être très importantes), en restant à proximité de l'A9. Elle traverse alors deux forêts classées, situées dans la plaine biterroise et qui présentent un grand enjeu écologique: le bois de Bourbaki et le bois de Montblanc (zones refuges de l'avifaune et zones d'hivernage des batraciens).

Après avoir franchi l'A9 par un ouvrage supérieur en direction du nord-est, le projet s'écarte, dans un premier temps de l'autoroute A9 par le Nord pour éviter deux mas (« la Valmale » et son champ photovoltaïque et « la Guinarde »), pour s'en rapprocher à nouveau au droit de l'échangeur d'Agde. Il traverse toute la carrière des

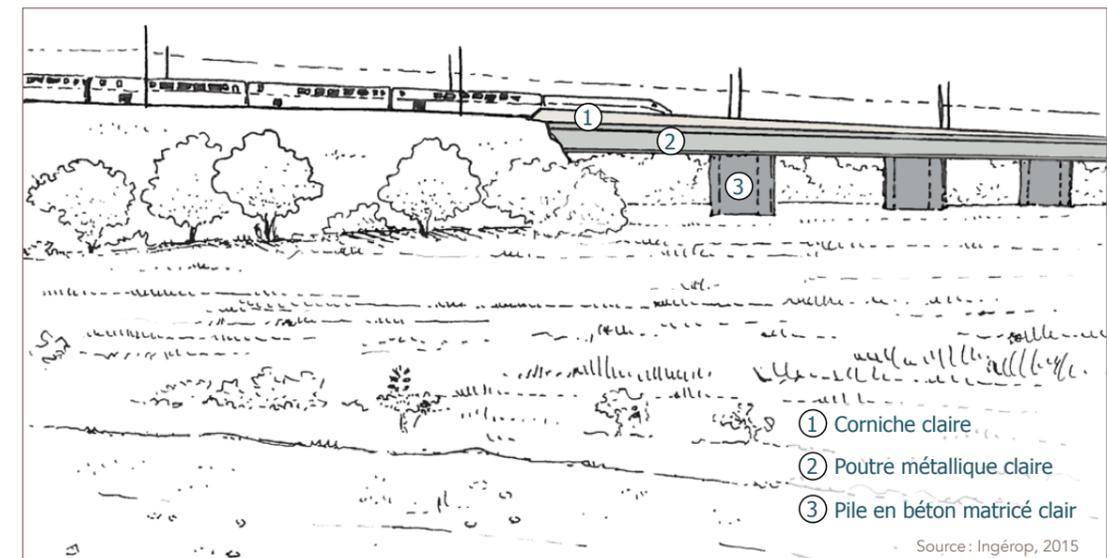
Roches Bleues (exploitant les matériaux volcaniques des Monts Ramus), site d'implantation d'une base travaux.

La plaine inondable de l'Hérault est franchie au droit d'un méandre où le projet a été conçu pour prendre en compte la protection contre les inondations des trois villages de la Vallée de l'Hérault: Bessan, Saint-Thibéry et Florensac, et la préservation des champs captants utilisés pour l'alimentation en eau potable. La ligne nouvelle s'éloigne de Florensac autant que le permettent les règles techniques de conception et les autres enjeux territoriaux.

FRANCHISSEMENT DE LA VALLÉE DE L'HÉRAULT



LES PRÉCONISATIONS ARCHITECTURALES POUR LE VIADUC DU LIBRON



3.2.2 – LE SECTEUR DU BASSIN DE THAU

Ce secteur prend pied entre le lit majeur de l'Hérault et le bassin de La Vène, une rivière qui traverse Poussan et se jette dans l'étang de Thau au niveau de Balaruc-le-Vieux, station balnéaire reconnue pour ses centres de thalassothérapie.

Le projet proposé reprend globalement sur toute sa longueur l'axe du tracé qualifié en Projet d'Intérêt Général (PIG) en 2000. Il est situé au nord de l'autoroute A9 et traverse, sur une portion quasi rectiligne de 9 km et au sud de la Via Domitia (un site classé par endroits), une zone paysagère composée du vignoble d'appellation Picpoul et de paysages boisés de la plaine viticole de Pinet, Pomerols et Mèze, en surplomb du bassin de Thau.

Au niveau de Mèze, le projet se rapproche de l'autoroute A9, sur le versant nord du bassin de Thau, qui constitue une zone écologique et conchylicole fragile (Bouzigues, Loupian).

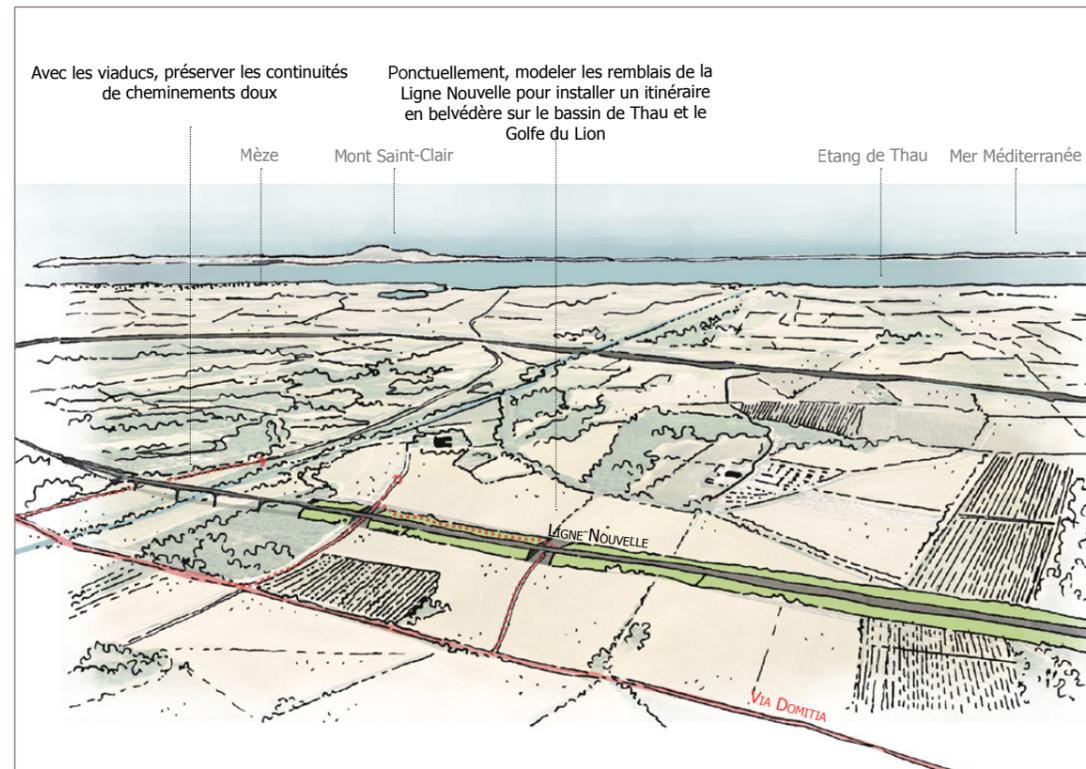
Le projet intercepte les petits ruisseaux issus des collines de la Moure et du bassin de Villeveyrac avec leur corridor écologique associé (ruisseau du Soupié, ruisseau d'Aygues-Nay, ruisseau du Pallas...).

Le projet franchit, ensuite, la vallée d'Aygues-Nay, puis s'inscrit entre l'autoroute et les périmètres de protection des zones d'effondrement des mines de bauxite de La Rouquette et Montplaisir, avant d'intercepter la vallée du Pallas.

Il traverse par le nord le périmètre de l'aire de valorisation de l'architecture et du patrimoine (AVAP) de Loupian, qui impose principalement des dispositions architecturales pour le bâti du village. Puis le projet franchit l'autoroute A9 par-dessous dans le secteur de « la Lenguette », puis il débouche dans une zone de garrigue qui domine la plaine de Poussan, laquelle comprend de nombreuses infrastructures et un habitat industriel et artisanal plus ou moins dense.

Enfin, après la bretelle d'accès à l'A9, le projet franchit la RD 113, puis la vallée de la Vène et le champ captant des forages d'Issanka utilisés pour l'alimentation en eau potable de l'agglomération de Sète.

PROJET D'INSERTION DE LA LIGNE DANS LE SECTEUR DU BASSIN DE THAU



3.2.3 – LE SECTEUR GARDIOLE ET MOSSON

À partir de la vallée de la Vène et jusqu'à la Mosson, le projet s'inscrit au sud de l'autoroute A9, adossé au versant nord du massif de la Gardiole, site classé ZNIEFF de type 2 et espace boisé classé, sensible au risque d'incendie.

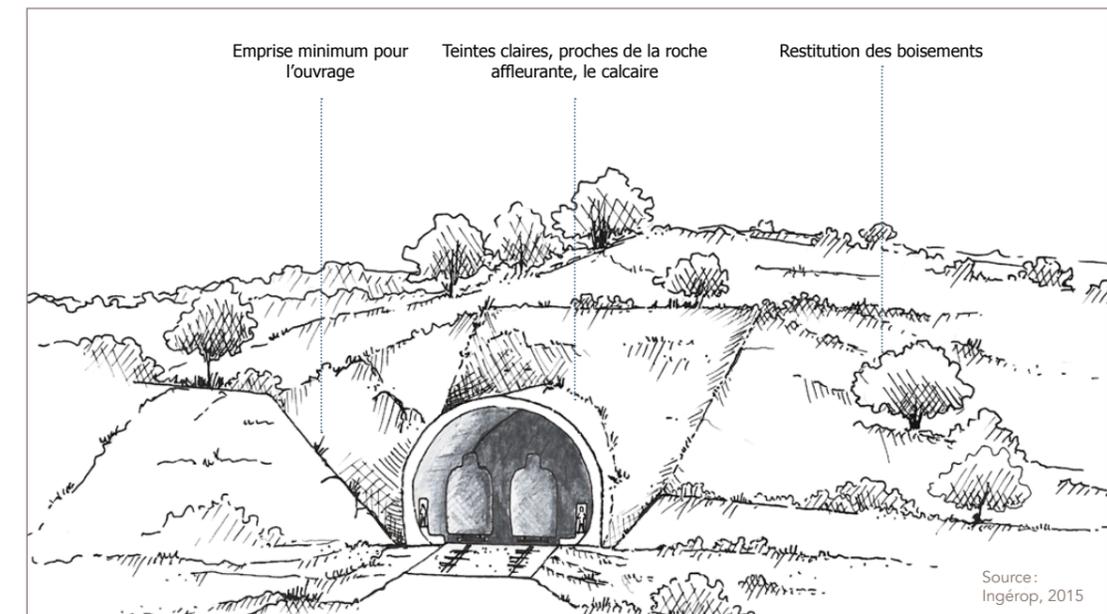
La ligne nouvelle se jumelle au maximum avec l'autoroute pour limiter les délaissés et vient la tangenter en trois endroits : dans la zone de « la Blaquièrre », à Gigean, dans celles de « la Bergerie Neuve » et de « Mas de Mirabeau », à Fabrègues.

Le projet traverse le périmètre de protection rapprochée du champ captant de Karland, mais évite la ZPS « Plaine de Fabrègues-Poussan ». Il évite le périmètre de protection de l'Abbaye Saint-Félix-de-Monceau, qui domine Gigean,

mais intercepte le périmètre de protection du Mas du Vieux Mujolan, situé entre l'A9 et la plaine de Fabrègues.

Après le secteur de « Mujolan le Vieux », le projet s'infléchit vers le sud en direction de Montpellier. Pour limiter l'impact visuel des terrassements dans ce massif calcaire, il traverse le relief de « Pioch Champ » par un tunnel. Il descend ensuite jusqu'à la vallée encaissée de la Mosson, puis traverse la zone industrielle de la Lauze dans la zone périurbaine de Montpellier (Lattes et Saint Jean de Védas) caractérisée par des activités industrielles et commerciales, une agriculture interstitielle et des activités para-agricoles (élevage de chevaux), ainsi que de nombreuses friches en attente d'urbanisation.

L'ESQUISSE DU TUNNEL DE LA GARDIOLE DEPUIS L'EST



UN TUNNEL AU PROFIL DISCRET, L'ÉLEVATION DU TUNNEL DE LA GARDIOLE DEPUIS LE SUD



Au sortir de cette zone et avant de se raccorder au Contournement de Nîmes-Montpellier (CNM), le projet coupe le bois de Maurin.

Un raccordement permet de relier, dans le secteur du hameau «La Castelle», impacté par le projet, la ligne nouvelle à la voie ferrée

existante en direction de la gare de Montpellier-Saint-Roch. Un peu plus loin, la ligne nouvelle se connecte au Contournement de Nîmes et de Montpellier.

L'INSERTION DU PROJET DANS LES TERRITOIRES ENTRE MONTPELLIER ET BÉZIERS, C'EST :

- 1 raccordement au niveau de Montpellier
- 1 raccordement mixte au niveau de Villeneuve-lès-Béziers
- 1 base travaux convertible en base maintenance

- 1 sous-station électrique
- 1 aménagement de sous-station électrique existante
- 1 tranchée couverte de franchissement de l'A9
- 1 franchissement de l'autoroute A9 par un pont-rail
- 9 viaducs
- 1 tunnel

3.3 – UNE ÉVALUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE POSITIVE DU PROJET

L'évaluation socio-économique du projet, qui date de 2015, souligne que le projet est utile à la collectivité, en dégageant un bénéfice actualisé net fortement positif de 2,5 Md€ (phase 1) à 8,9 Md€ (projet complet).

L'investissement généré par le projet est estimé à 3,2 Md€ pour la phase 1 et à 7,1 Md€ pour le projet complet (avec actualisation), tandis que les gains qu'il apporte aux différents acteurs sont d'environ 5,7 Md€ pour la phase 1 et de **16 Md€** pour le projet complet.

Cet effet de levier, avantageux pour la collectivité, résulte en partie des gains de temps de parcours et de coût des voyageurs du mode ferroviaire.

Les économies de gaz à effet de serre sont, en outre, conséquentes et valorisées à 4,4 Md€.

Les opérateurs de fret ferroviaires sont également bénéficiaires.

Ces résultats mettent en évidence que le projet est créateur de richesse pour la collectivité. Ils confirment l'importance des enjeux liés à ce projet positionné au cœur d'un axe majeur de transport : le corridor «Méditerranée» du Réseau Trans-Européen de Transport (RTE-T).

3.4 – LE COÛT ET LE FINANCEMENT DU PROJET

3.4.1 – LE COÛT DU PROJET

Le coût global de la première phase du projet, entre Montpellier et Béziers, arrêté par la décision ministérielle n°4 du 1^{er} février 2017 est de 1,855 Md€ sur un coût du projet global de 5,520 Md€. L'estimation des coûts du projet LNMP est exprimée hors taxes, aux conditions économiques de juillet 2014.

Le coût global de la première phase du projet intègre :

- la ligne nouvelle proprement dite ;
- les raccordements ferroviaires et les aménagements ferroviaires annexes (sous-stations électriques, base travaux, bases de maintenance, signalisation...);
- les adaptations des lignes existantes aux jonctions avec la ligne nouvelle (notamment équipements d'aiguillage, de signalisation, d'alimentation électrique);
- le raccordement des sous-stations électriques au réseau électrique à très haute tension de RTE;
- les rétablissements des réseaux et voies de communications interceptées;
- les mesures d'évitement et de réduction des impacts et notamment d'insertion dans les territoires (environnement naturel et humain, activités agricoles et autres activités économiques...) ainsi que les mesures de compensation des impacts résiduels.

Le respect des préoccupations environnementales est un objectif permanent tout au long du processus d'élaboration, puis de réalisation du projet. La prise en compte des remarques formulées lors de la concertation puis de l'enquête préalable à la DUP permettra, lors de l'Avant-Projet Détaillé, de préciser la nature et d'affiner le coût de l'ensemble des mesures proposées.

Les acquisitions foncières seront estimées par les services départementaux des Domaines, auxquelles il conviendra d'ajouter les coûts d'occupations temporaires et de remises en état, de réaménagements foncières, d'archéologie préventive et de défrichage et de dommages travaux.

3.4.2 – LE FINANCEMENT DU PROJET

Afin de conforter la sécurité juridique de l'opération, le Gouvernement a décidé, le 7 février 2017, de lancer une mission de financement conjointe de l'Inspection Générale des Finances et du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, afin de conduire dans un premier temps une démarche exploratoire

autour du financement de la seule première phase Montpellier- Béziers du projet LNMP.

La mission s'est attachée à préciser les modalités de financement et la répartition envisagée entre les partenaires. Ainsi, la réalisation de la première phase Montpellier-Béziers, du projet LNMP nécessitera le financement conjugué de différents partenaires : l'Europe, l'État via l'AFITF, les collectivités territoriales (Région, départements, agglomérations...) et éventuellement des acteurs privés, sous certaines conditions.

L'éventuelle participation de SNCF Réseau au financement du projet LNMP sera évaluée conformément aux modalités définies par la réforme du pacte ferroviaire (Loi n°2014-872 du 4 août 2014).

Les options de financement du projet :

→ **Financement «classique»** : financement par l'État 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 contre-expertise à l'évaluation socio-économique (réalisée par le Secrétariat Général pour l'Investissement-SGPI);
- Un plan de financement, approuvé par l'État et les collectivités territoriales qui financent ces projets.

La conclusion d'un protocole d'intention de financement de la ligne nouvelle entre Montpellier et Béziers est donc désormais une condition nécessaire à la mise à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet.



3.5 – LE CALENDRIER ACTUALISÉ DU PROJET

| | | | | | |
|--|---|--|---|---|--|
| <p>DÉBAT PUBLIC ÉTUDES CONCERTATION 4 DÉCISIONS MINISTÉRIELLES CIA</p> | <p>PROJET D'INTÉRÊT GÉNÉRAL (PIG)</p> | <p>SAISINE CNDP DÉCISION MINISTÉRIELLE (À VENIR) MISE À JOUR DU DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE</p> | <p>ENQUÊTE PUBLIQUE RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE</p> | <p>ÉTUDES DÉTAILLÉES PROCÉDURES ULTÉRIEURES FONCIER TRAVAUX PRÉPARATOIRES</p> | <p>TRAVAUX</p> |
| <p>2009-2017</p> | <p>2018-2019</p> | <p>2020-2021</p> | <p>2021-2023</p> | <p>>2023</p> | <p>À ENGAGER À L'HORIZON 2030</p> |

Calendrier indicatif en fonction des décisions ultérieures et des avis suite aux instructions administratives