

COMMISSION CONSULTATIVE

PHASE 1

MONTPELLIER ↔ BÉZIERS

RETROUVEZ PLUS D'INFORMATIONS SUR :

WWW.LIGNE-MONTPELLIER-PERPIGNAN.COM

28 FÉVRIER 2024 - BÉZIERS





**FRANCOIS-XAVIER
LAUCH**
Préfet de l'Hérault

Vos interlocuteurs aujourd'hui

François-Xavier LAUCH

Préfet de l'Hérault

Florence BRUTUS

Vice-Présidente de la Région Occitanie
déléguée à l'aménagement, la cohésion
des territoires et la ruralité

Catherine TREVET

Directrice territoriale Occitanie de SNCF
Réseau (en visio)

Pascal PINET

Directeur général de la société de
financement LNMP



L'équipe projet

Stéphane LUBRANO

Directeur de la mission LNMP

Olivier GALAND

Responsable Phase 1

Elena BINET

Responsable environnement et procédures

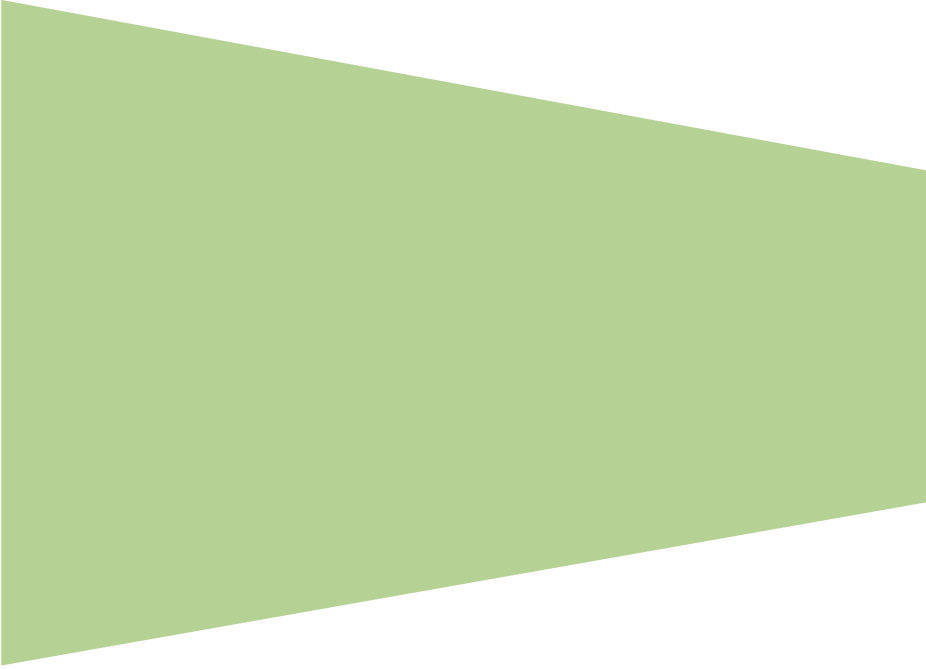
Sylvie MARTIN

Responsable foncier

Anne-Lise GIBBE

Responsable de la concertation





FLORENCE BRUTUS

Vice-Présidente de la Région Occitanie



Catherine TREVET
Directrice territoriale
Occitanie SNCF Réseau

Le programme

15h30

Présentation :

- Pourquoi une nouvelle ligne ?
- Le projet en un coup d'œil
- Où en est le projet aujourd'hui ?
- Zoom sur la phase 1

16h30

Echanges

Pourquoi une ligne nouvelle ?

Rappel des objectifs

Un doublet de lignes complémentaires formant ensemble un réseau ferroviaire plus performant

UNE LIGNE EN +

c'est + de trains, pour tous, sur toutes les lignes !



Un projet indispensable pour répondre aux besoins de mobilité de demain

Un projet prioritaire à l'échelle européenne

Un projet qui s'inscrit dans les grandes démarches nationales :
Loi d'Orientation des Mobilités, Stratégie Nationale Bas Carbone, Loi Résilience et Climat...

Faciliter les déplacements du quotidien

+ de TER

+ de capacité
pour les trains
du quotidien



Une désaturation de la ligne actuelle pour :

- Développer le trafic TER, volonté forte de la Région Occitanie
- Créer les conditions favorables à la mise en place d'un RER métropolitain souhaité par Montpellier Méditerranée Métropole

+ 3 millions de voyageurs

— par an / projet global,
tous types de voyageurs

+ 700 000 voyageurs

— par an dès la phase 1,
tous types de voyageurs

Assurer la continuité de la **grande vitesse**

+ de TGV



→ **Achever la réalisation du chaînon manquant**
du corridor de transport à grande vitesse
entre le nord et le sud de l'Europe

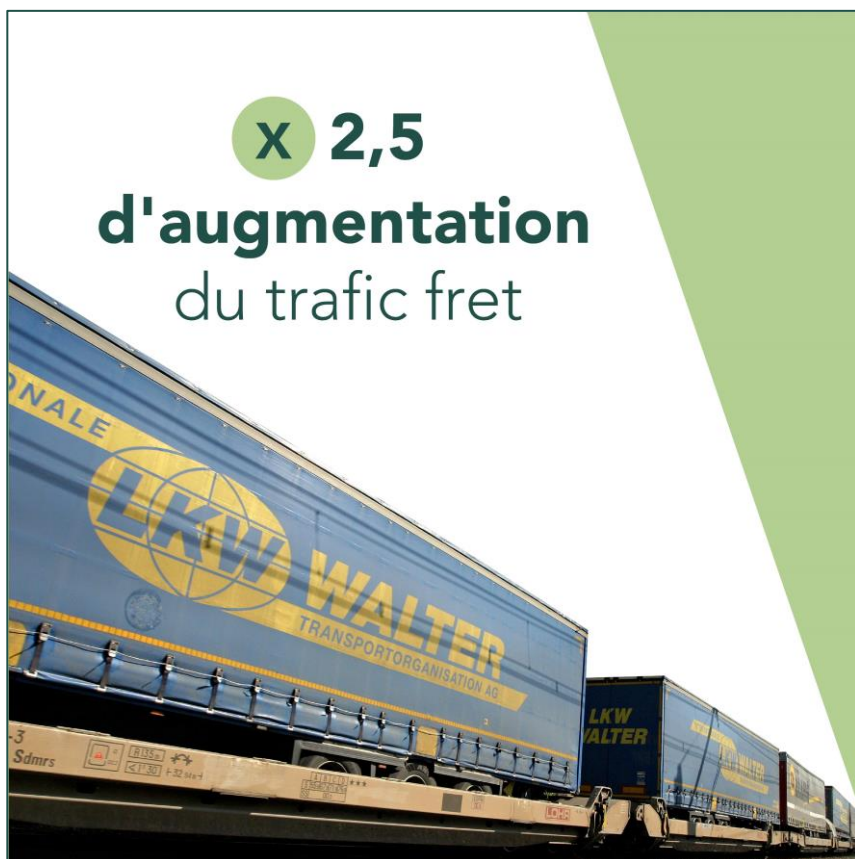
→ **Des connexions plus rapides, pour**
participer au désenclavement et à l'attractivité
des territoires desservis

-18 min

de trajet entre
Montpellier et Béziers
dès la phase 1

Contribuer à la **décarbonation** des transports

+ de fret



Un renforcement du corridor fret Méditerranée qui permet de contribuer à :

- l'atteinte de l'objectif de doublement du trafic fret (Stratégie Nationale pour le développement du Fret Ferroviaire) en favorisant le **report modal** (qualité de service de la ligne nouvelle)
- la réduction des émissions de gaz à effet de serre
- l'amélioration de la **qualité de l'air** et la **diminution des accidents** sur le réseau routier

20 000 poids lourds

de moins chaque année sur l'A9

1 train = 45 camions

de moins sur les routes



LIGNE NOUVELLE
**Montpellier
Perpignan**

2

**Concrètement,
de quoi
parle-t-on ?**

En un coup d'œil

PHASE 1 MONTPELLIER ↔ BÉZIERS



52,3 km
de ligne nouvelle
+7 km
de raccordements
au réseau existant



ligne mixte
(fret + voyageurs)



2 Mds d'euros
CE 2020

PHASE 2 BÉZIERS ↔ PERPIGNAN



97,7 km
de ligne nouvelle
+23 km
de raccordements
au réseau existant



2 gares nouvelles



4 Mds d'euros
CE 2020



150 km
de ligne nouvelle
entre Montpellier
et Perpignan



6 milliards d'euros 13 partenaires cofinanceurs

PHASE 1 2,04 Mds d'€
MONTPELLIER ↔ BÉZIERS

PHASE 2 4,08 Mds d'€
BÉZIERS ↔ PERPIGNAN



40 %
▶ Collectivités

40 %
▶ Etat

Financement
attendu à hauteur de
20 %
▶ Europe

→ **Phase 1 : La société de financement LNMP**

Créée en 2022, elle gère la participation financière des collectivités

→ **Phase 2 : conventions de financement**

→ **Phase 1 : AFITF** (Agence de financement des infrastructures de transports)

→ **Phase 2 : Contrat de plan Etat-Région**

→ **Phase 1** : deux subventions déjà obtenues (9,3 millions + 6,3 millions) et un dossier déposé en janvier 2024

→ **Phase 2** : un dossier de subventions déposé en janvier 2024

3

Où en est le
projet
aujourd'hui ?

Phase 1 : études techniques, environnement, maîtrise foncière et dialogue avec le territoire

-  2021/2022 : Concertation préalable et enquête publique
-  16 février 2023 : Déclaration d'utilité publique

Etudes techniques
détaillées

Environnement
et Procédures

Maîtrise foncières
des emprises

Dialogue territorial



Démarrage des travaux **avant fin 2029**



Mise en service à **l'horizon 2034**

Phase 1 : Les études

Réalisation des études techniques détaillées

- ↔ Conception technique et environnementale de la ligne
- ↔ Insertion paysagère
- ↔ Inventaires écologiques
- ↔ Etudes hydrauliques
- ↔ Raccordements au réseau existant
- ↔ Viaduc de Poussan, Issanka
- ↔ ...



**Actualisation des données (écologiques, géotechniques...)
d'ici à fin 2025**

Phase 1 : L'environnement et les procédures

Environnement et Procédures réglementaires

dont les autorisations environnementales pour réaliser les interventions préparatoires aux travaux

Avec co-construction des mesures compensatoires environnementales avec le territoire



**Interventions préparatoires
et expérimentations écologiques à partir de 2025**

Phase 1 : Le foncier

Maîtrise foncière des emprises

Avec une priorité donnée aux acquisitions à l'amiable



Acquisition des parcelles nécessaires à la réalisation du projet (infrastructure et mesures compensatoires)

Phase 1 : Le dialogue territorial

Dialogue territorial

Poursuite du dialogue avec les acteurs du territoire:

- ↔ Prochaines commissions consultatives à l'automne 2024
- ↔ Rencontres des associations
- ↔ Webinaire acteurs économiques
- ↔ ...



Information et dialogue continu pour un projet co-construit

Phase 2 : compléments d'études et concertation



Complément d'études 2024/2025

Pour réétudier à la demande des acteurs du territoire la mixité de la ligne (dont un passage en tunnel sous les Corbières) et les gares nouvelles



Saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) - 2024

Sur les modalités de participation du public à mettre en place d'ici l'enquête publique



2025 : Lancement de la concertation préalable à l'enquête publique



Déclaration d'Utilité Publique



Démarrage des travaux



Mise en service à l'horizon 2040 à projet inchangé*

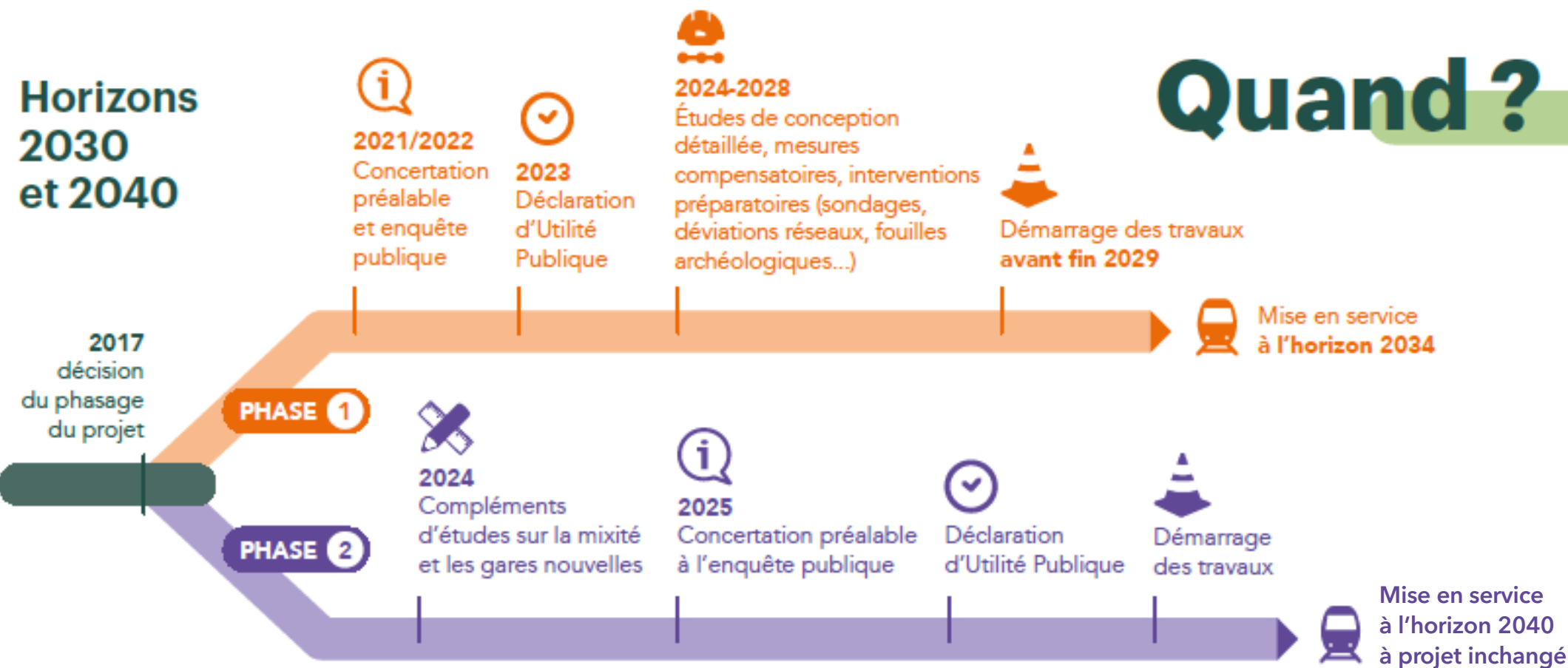
** sans modification des fonctionnalités (complément d'études en cours)*



+ poursuite
du dialogue
avec le
territoire

Horizons 2030 et 2040

Quand?



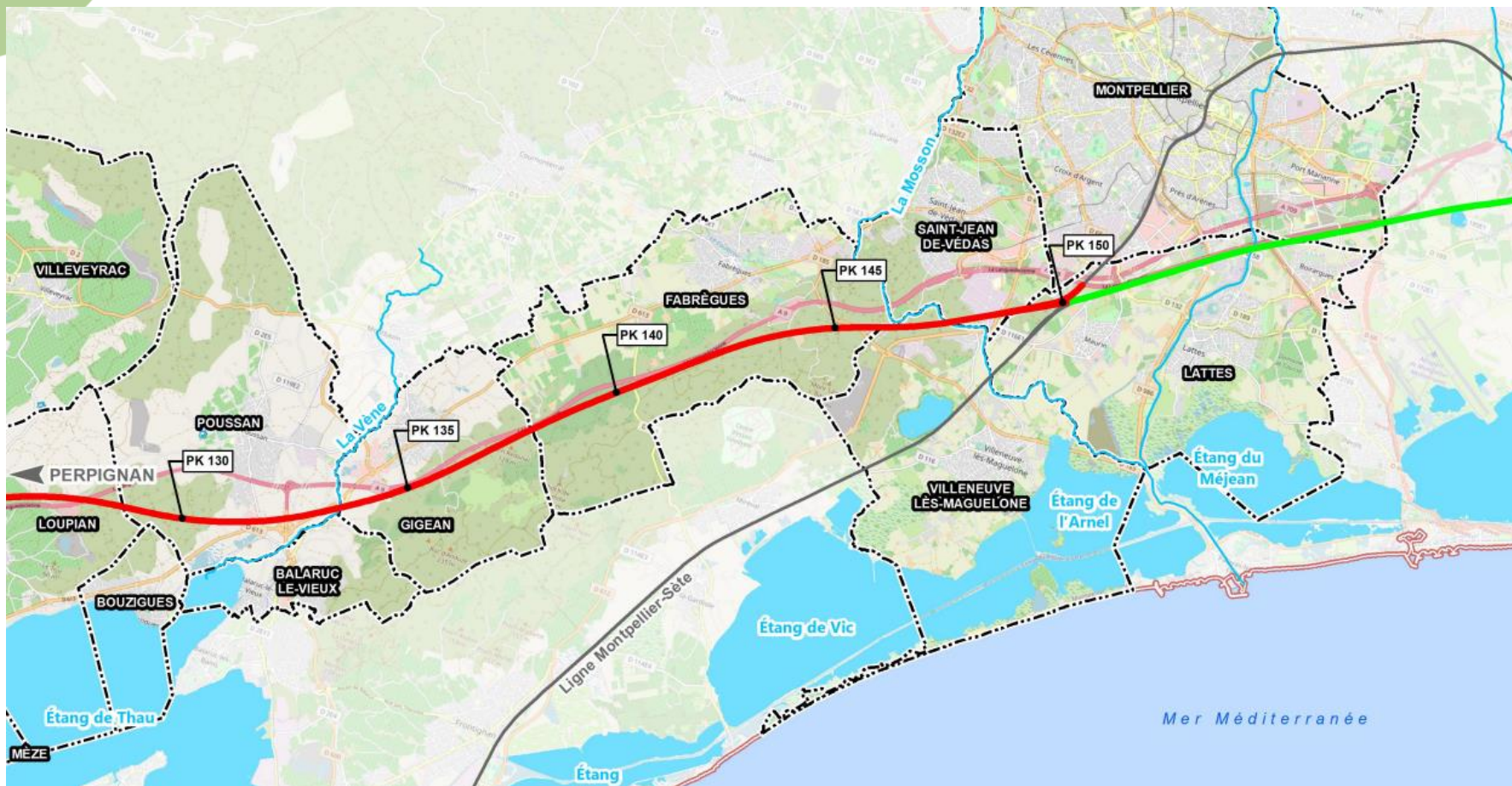


LIGNE NOUVELLE
**Montpellier
Perpignan**

4

Comment ?
*Zoom sur la
phase 1*

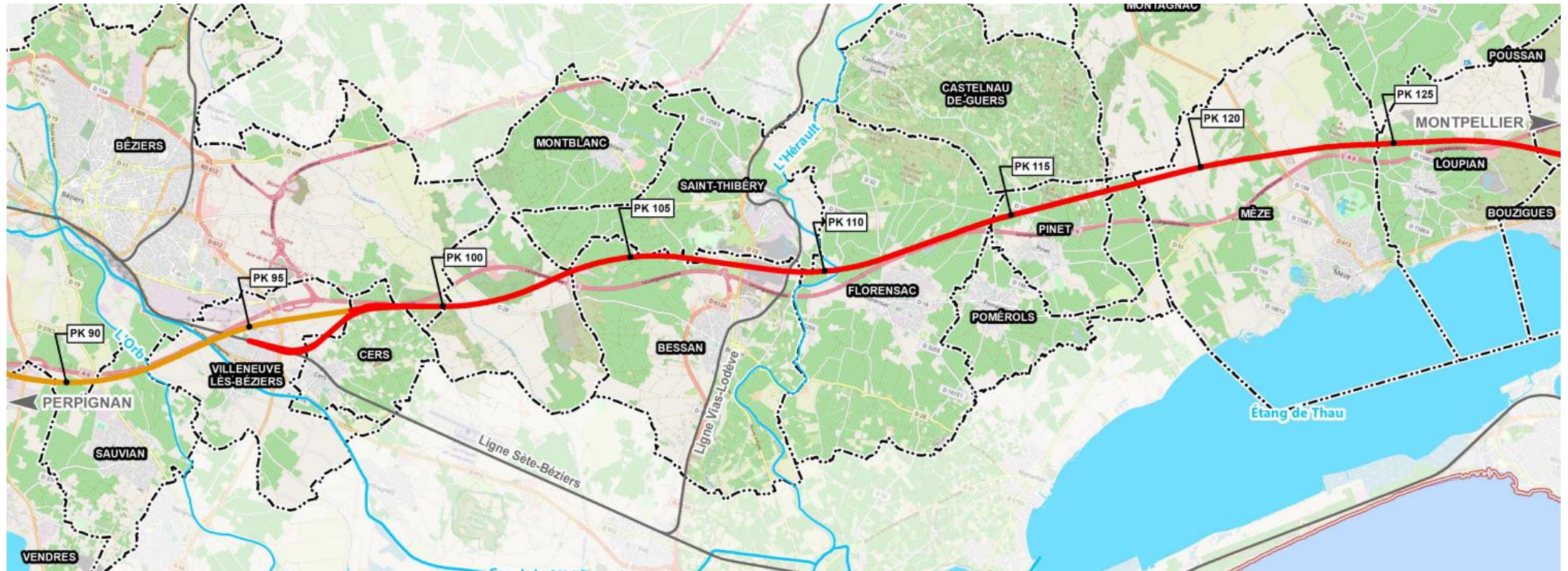
Les 18 communes concernées (1/2)



- ↔ Montpellier
- ↔ Lattes
- ↔ Saint Jean de Vedas
- ↔ Villeneuve-lès-Maguelone
- ↔ Fabrègues

- ↔ Gigean
- ↔ Poussan
- ↔ Loupian
- ↔ Mèze

Les 18 communes concernées (2/2)



- ↔ Pinet
- ↔ Pomérols
- ↔ Florensac
- ↔ Saint-Thibéry
- ↔ Bessan
- ↔ Montblanc
- ↔ Cers
- ↔ Villeneuve-lès-Béziers
- ↔ Béziers

Les aménagements nécessaires



- ↔ **3 raccordements** au réseau existant
- ↔ **1 sous-station électrique** (Lattes - La Castelle)
- ↔ **Près de 120 ouvrages d'art** (franchissements de voirie, voies ferrées, cours d'eau, rétablissements de continuité écologiques...)
- ↔ **2 franchissements de l'autoroute A9** (Loupian et Montblanc)
- ↔ **18 viaducs**, dont 9 principaux et 9 de décharge
- ↔ **1 tunnel**
- ↔ **1 base travaux** (Bessan - Saint-Thibéry)

Principe d'Organisation

Maîtrise d'Ouvrage
SNCF Réseau

LIGNE NOUVELLE
52 KM

RACCORDEMENTS AU
Contournement de
Nîmes - Montpellier (CNM)

RACCORDEMENTS A LA LIGNE
CLASSIQUE
Villeneuve Les Béziers- Montpellier

Marché de conception
réalisation

Modification du
Contrat de Partenariat

Gestion de projet
interne SNCF Réseau

Titulaire du marché de
Conception Réalisation
(groupement BE/BTP)



Marché de Conception Réalisation

Un marché de Conception Réalisation permet:

- La réduction du niveau de risques porté par SNCF et les co-financeurs
- La minimisation des interfaces
- Un planning maîtrisé
- Une cohérence d'ensemble
- Un démarrage des travaux en 2029

Quelques exemples d'organisations similaires qui ont démontré leur efficacité :

- Le CNM (Contournement de Nîmes Montpellier) réalisé par Oc'Via
- BPL (Bretagne Pays de la Loire) réalisé par ERE
- SEA (Sud Europe Atlantique) réalisé par Lisea

Les enjeux environnementaux

- SNCF Réseau s'attache, depuis l'origine du projet, à **limiter l'impact de la ligne sur l'environnement par l'application stricte de la démarche ERC** (activités agricoles, zones humides, biodiversité, paysages, bruit...).
- **L'insertion paysagère et architecturale** fait également l'objet d'une attention particulière.

Le développement durable au cœur du projet

Avec ce projet, SNCF Réseau s'inscrit dans une démarche « **HQE Infrastructures Durables** ».

Cette certification atteste que la réalisation de la ligne répond à l'ensemble des enjeux du développement durable et d'éco-conception en réduisant l'empreinte carbone du projet.



Eviter
Réduire
Compenser

Cette préoccupation environnementale est au cœur de la démarche de concertation qui vise, **à chaque étape du projet et via un dialogue continu** avec les habitants et les acteurs du territoire, à :

> **identifier les enjeux**

> **coconstruire des solutions permettant de les éviter, en réduire l'impact ou en compenser les effets.**

Insertion paysagère de la ligne

Les territoires traversés disposent d'un patrimoine naturel, historique et culturel parmi les plus riches et les plus variés de France

- ➔ Préservation de la biodiversité et des zones écologiques
- ➔ Préservation des atouts touristiques et patrimoniaux
- ➔ Limitation des impacts paysagers de la ligne
- ➔ Protection des villages des nuisances acoustiques



- ↔ La Gardiole
- ↔ Picpoul de Pinet
- ↔ Issanka
- ↔ Via Domitia
- ↔ Viaduc de Poussan
- ↔ ...

Tout au long du projet, **SNCF Réseau poursuit son travail en collaboration avec les communes concernées par le projet**, afin de répondre au mieux aux attentes des services instructeurs et des acteurs du territoire.

L'autorisation environnementale

La phase 1 du projet LNMP nécessite l'obtention d'autorisations environnementales. Cette procédure implique l'**actualisation en continu de l'évaluation environnementale réalisée en 2020** (stade DUP) ainsi que **la tenue d'enquêtes publiques**.

Autorisation environnementale des interventions préparatoires

- Couvrira les interventions préparatoires au génie civil : **archéologie préventive, expérimentations écologiques**
- En vue des mesures de compensation environnementales, **sondages géotechniques** et **premières déviations de réseaux**.



Enquête publique **fin 2024**

Autorisation environnementale LNMP Phase 1

- Autorisation des **grands travaux de génie civil** (remblais, déblais),
- **Aménagement de l'infrastructure ferroviaire**
- Son **exploitation**,
- **Les mesures compensatoires**.



Enquête publique en **2027**

Mesures compensatoires environnementales

Une démarche ambitieuse pour le maintien et la restauration de la biodiversité

Objectif : coconstruire les mesures de compensations écologiques du projet afin de définir, et mettre en œuvre, des mesures bénéfiques pour le territoire

- ↔ Développer des synergies sur le territoire pour renforcer l'efficacité de mesures (stratégies territoriales de préservation de la Biodiversité)
- ↔ Rechercher la compatibilité avec les usages (pratiques agricoles, sylvicoles, loisirs...) et les projets des collectivités dans une logique de développement durable
- ↔ Assurer l'efficacité et le suivi des mesures sur le temps long

 **Organisation de plusieurs ateliers de travail techniques et territoriaux en 2024 pour définir les mesures**



Les acteurs associés :

- ↔ Un comité scientifique piloté par le CEN
- ↔ Les collectivités territoriales concernées
- ↔ Syndicats mixtes et syndicats de bassin
- ↔ Des représentants du monde agricole : chambres d'agriculture, SAFER...
- ↔ Les associations écologistes
- ↔ Les chasseurs

Acquisitions foncières

La construction de la future ligne nécessite l'acquisition de terrains.

Les surfaces se trouvant dans l'emprise du projet font l'objet de procédures d'**acquisition à l'amiable en majorité** ou **par voie d'expropriation**.

Qui est concerné ?

- Toutes personnes physiques (**propriétaires, exploitants**) ou morales (**entreprises, collectivités...**) possédant une ou plusieurs parcelles concernées par la construction de la future ligne.

Quels types de biens ?

- **En majorité des biens non bâtis** : parcelles agricoles, parcelles en état naturel ou de friche ou boisées, parcelles constructibles.
- **Des biens bâtis** : habitations, sièges d'exploitations agricoles, immeubles industriels ou commerciaux.

Quand ?

- Les acquisitions foncières démarrent **après la déclaration d'utilité publique** (DUP) et après la stabilisation des besoins fonciers pour la construction de la ligne (horizon 2026-2027).
- Des **autorisations d'occupation temporaires** peuvent aussi être conclues pour conduire des sondages et travaux provisoires.



Un travail partenarial avec le monde agricole

Les organisations professionnelles agricoles sont des partenaires privilégiés de SNCF Réseau pour :

- garantir le respect des protocoles d'indemnisations,
- analyser les impacts sur les exploitations agricoles concernées par le projet,
- envisager et mettre en œuvre des compensations



Une enquête parcellaire sera réalisée pour déterminer avec précision les biens utiles à la réalisation de la ligne nouvelle et identifier les propriétaires et exploitants.

5

**Comment
s'informer
sur la suite ?**

Les outils d'information et de contact

Nouveau site internet

Toute l'information sur le projet

www.ligne-montpellier-perpignan.com



Contact

Pour toute demande, question sur le projet

info@lalignenouvelle.com

Plaquette

L'essentiel du projet




Fiches thématiques

Tout comprendre

- ↔ Phase 1
- ↔ Interventions préparatoires
- ↔ Acquisitions foncières
- ↔ Insertion paysagère
- ↔ Bruit ferroviaire
- ↔ Eau et transparence hydraulique



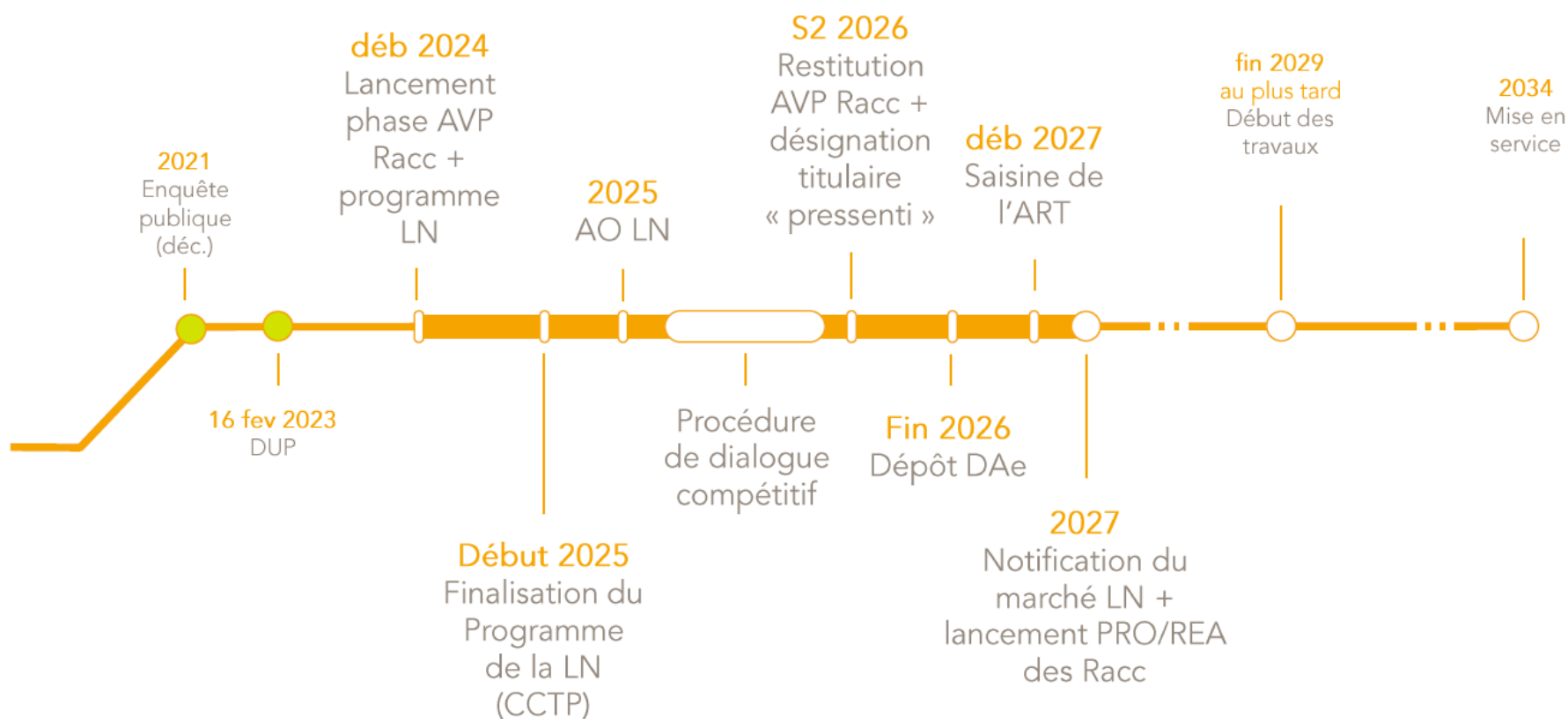


Vos questions et vos remarques



Merci de votre présence

Phase 1 : calendrier prévisionnel



Phase 2 : périmètre du questionnement

MIXITE

- ➔ Ne pas fragiliser les principes retenus lors du débat public : une ligne à grande vitesse partiellement ou totalement mixte
- ➔ S'appuyer sur les études réalisées entre 2012 et 2014 pour les variantes mixtes en « terrain naturel » et les remettre à jour (technique, environnement)
- ➔ Instruire la demande d'une solution « tunnel sous les Corbières »

GARES NOUVELLES

- ➔ Etudier la desserte de Béziers par sa gare centre : suppression de la gare nouvelle et construction d'un raccordement à Nissan

TRANSVERSE

- ➔ Actualiser les études socio-économiques (prévisions de trafic, bilan GES, VAN) en envisageant tous les scénarios (mixité partielle ou totale, desserte de Béziers par GN ou GC, etc.), afin de les comparer
- ➔ Traiter le sujet de la vulnérabilité de la ligne classique aux aléas climatiques

Phase 2 : besoins en financement

Acté en COPIL du 29 septembre 2022

Proposé à l'inscription CPER

Une enveloppe financière contractualisée en deux temps :

➔ CFI « DM » de **24,185M€_{courants}** sur la période 2023-2027 - **signature fin 2023**

Etudes techniques, environnementales et socio-économiques (mixité, gares nouvelles), organisation de la concertation, construction du Dossier Ministériel et lancement de la consolidation des études techniques (niveau APS+) en vue de la préparation du DEUP.

NB : provision pour risque à hauteur de 15%

➔ CFI « DUP » sur la période 2028-2031 - **signature fin 2027/début 2028**

Poursuite de la consolidation des études techniques, construction du DEUP, organisation de l'enquête publique, de la saisine du conseil d'Etat et de la gestion des recours (A chiffrer)

NB : Concernant les frais de MOA, seuls les coûts « marginaux » de la phase 2 sont pris en compte : les coûts de la direction de projet et des postes transverses sont intégralement portés par les Cfi de la phase 1

Phase 2 : calendrier prévisionnel

