

COMMISSION CONSULTATIVE

PHASE 1

MONTPELLIER ↔ BÉZIERS

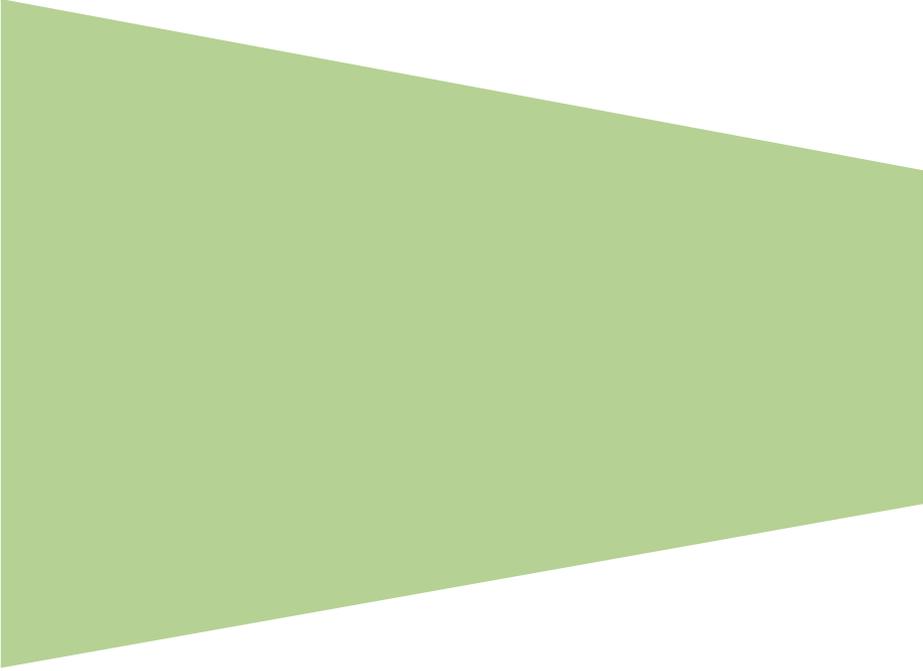
RETROUVEZ PLUS D'INFORMATIONS SUR :

WWW.LIGNE-MONTPELLIER-PERPIGNAN.COM

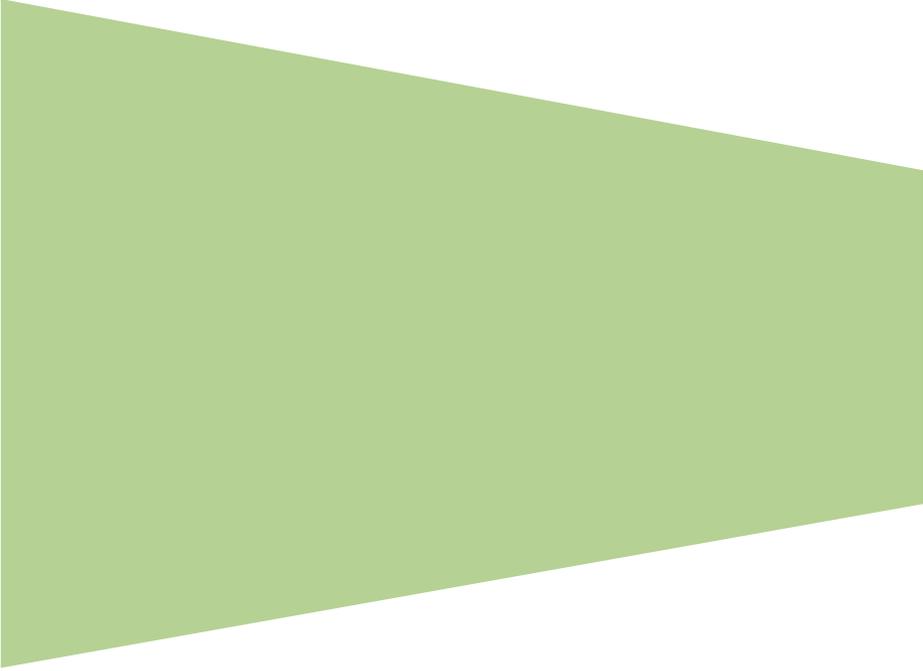
14 NOVEMBRE 2024 - MONTPELLIER



Cofinancé par
l'Union européenne



Frédéric POISOT
Secrétaire général de la
préfecture de l'Hérault



Catherine TREVET
Directrice territoriale
Occitanie SNCF Réseau

L'équipe projet

Stéphane LUBRANO

Directeur de la mission LNMP

Elena BINET

Responsable environnement et procédures

Anne-Lise GIBBE

Responsable de la concertation



Le programme

10h30

Présentation :

- Le projet en bref
- La démarche d'intégration des enjeux patrimoniaux et paysagers à la conception de la ligne
- Focus sur la concertation sur le viaduc de Poussan
- Les interventions préparatoires de la phase 1
- Les mesures compensatoires environnementales
- Les conventions de partenariat et protocoles indemnitaires agricoles

11h30

Echanges



LIGNE NOUVELLE
**Montpellier
Perpignan**



Le projet en bref

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 !



Le projet 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

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER ↔ PERPIGNAN



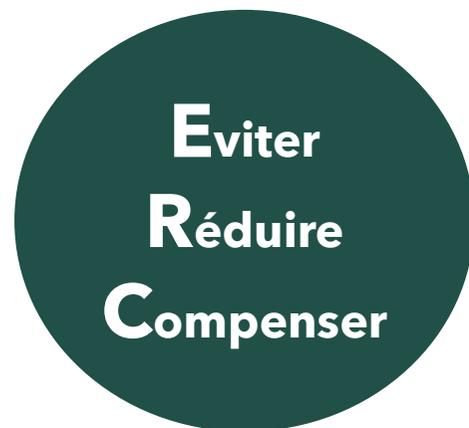
150 km

de ligne nouvelle
entre Montpellier
et Perpignan



Les enjeux environnementaux

Limiter l'impact de la ligne sur l'environnement (activités agricoles, zones humides, biodiversité, paysages, bruit...)



A chaque étape (du débat public jusqu'au choix du tracé), via un **dialogue continu** avec les habitants et les acteurs du territoire :

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



Le développement durable au cœur du projet

SNCF Réseau s'inscrit dans une démarche « **HQE Infrastructures Durables** » pour réduire l'empreinte carbone de la ligne

En plaçant l'éco-conception au centre de cette démarche

L'insertion paysagère et architecturale fait également l'objet d'une attention toute particulière.

Phase 1 : Les aménagements nécessaires

18
communes
traversées



- ↔ **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)

Phase 1 : 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

Où en est-on aujourd'hui ?

- ➔ **Construction des pièces techniques et contractuelles** (dont programme de référence et performanciel)
- ➔ **Lancement de l'appel d'offres en 2025**



Quelques exemples de marchés globaux 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

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)

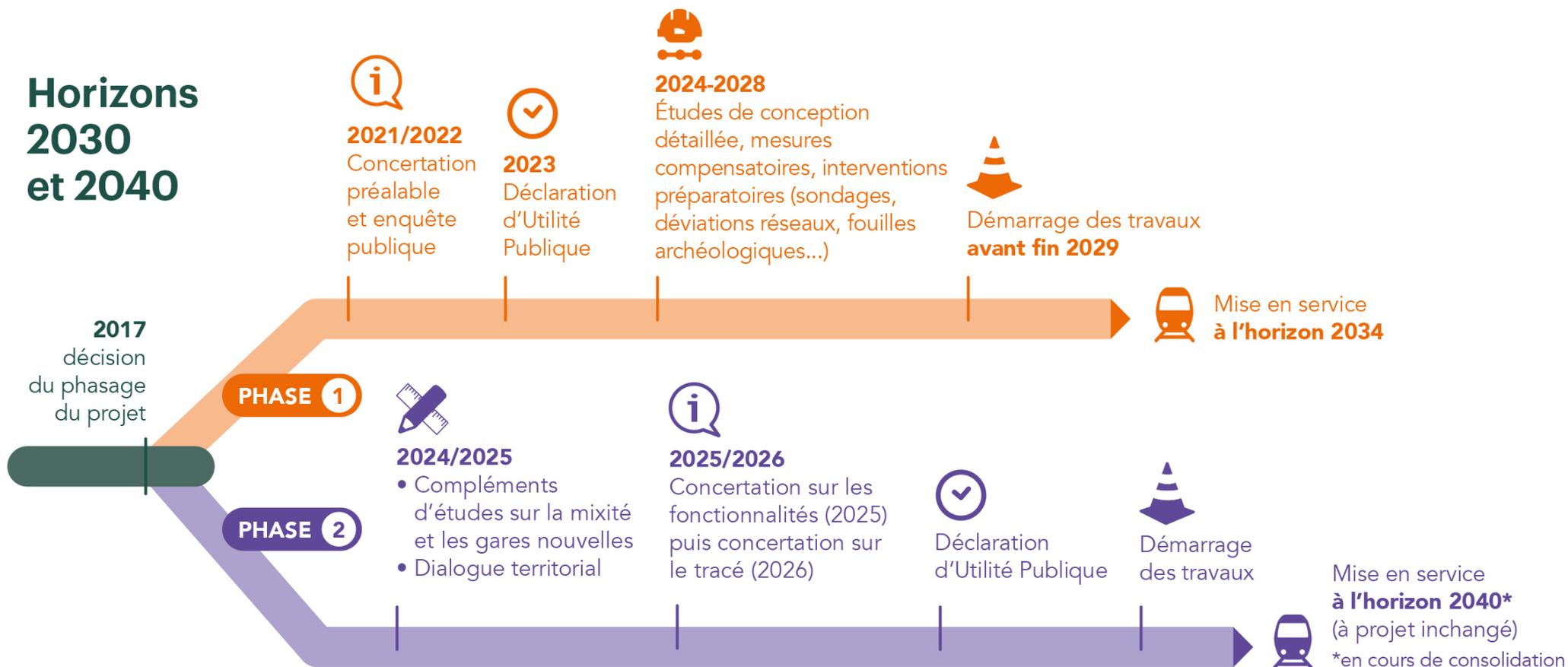
→ **Phase 2 : Contrat de plan Etat-Région**

→ **Phase 1** : deux subventions déjà obtenues (9,3 M€ + 6,3 M€)

→ **Phase 1 + phase 2** : un dossier retenu par l'UE en juillet 2024 pour une subvention de 22,5 M€

Calendrier

Horizons 2030 et 2040





LIGNE NOUVELLE
**Montpellier
Perpignan**

2

La démarche
d'intégration des
**enjeux patrimoniaux
et paysagers** dans la
conception de la
ligne

Etudes paysagères patrimoniales et architecturales

Objectif : définir l'identité globale de la ligne et préciser les différentes dispositions nécessaires à son insertion dans son environnement paysager

- ↔ Optimiser et assurer l'insertion paysagère de LNMP dans le grand paysage
- ↔ Approfondir les caractéristiques des mesures d'insertion adaptée spécifiquement aux sites sensibles identifiées
- ↔ Intégrer l'ensemble des composantes du projet (voie, équipements, ouvrages d'art, caténaires, clôtures, bassins, espaces interstitiels, etc.).

Une démarche co-construite avec le territoire :

- ↔ Des temps d'échange spécifiques ou intégrés aux instances de concertation du projet sont prévus sur ce sujet, en parallèle de la réalisation des études : réunions d'information et ateliers participatifs avec les acteurs locaux (collectivités, partenaires institutionnels, ONF, chambres consulaires, CAUE, syndicat et associations...)

De fin 2024 à fin 2025, phases 1 et 2 :

- **Mise à jour du diagnostic territorial**
 - ↔ Volet paysage, architecture et urbanisme
 - ↔ Volet environnemental et réglementaire
- **Définition d'une identité globale de la ligne** en termes d'insertion paysagère, patrimoniale, architecturale et environnementale.
 - ↔ Définir les différentes mesures d'insertion dans l'environnement
 - ↔ Travailler sur les continuités : physiques, visuelles...
- **Réalisation d'un atlas cartographique**

Pour la phase 1 :

- **Approfondissement des sites sensibles :** La Gardiole, Issanka, Viaduc Poussan, Via Domitia et Picpoul de Pinet
 - ↔ Préconisations d'aménagement sous forme de plans, coupes, schémas, croquis d'ambiance).





LIGNE NOUVELLE
**Montpellier
Perpignan**

3

**Focus sur la
concertation
sur le viaduc
de Poussan**

Le viaduc de Poussan : pourquoi ? comment ?

Un viaduc d'environ 1 400 m de longueur et de près de 30 m de hauteur.

- ➔ Pour traverser la plaine de Poussan, encaissée entre la Gardiole et les collines de la Mourre surplombant le bassin de Thau
- ➔ Pour franchir la zone d'activité des Clachs, la RD2E5, le ruisseau de la Lauze et le vignoble des Condamines, et se rapprocher de l'échangeur de la RD613 et de la gare de péage de l'A9.

Les caractéristiques finales dépendront de la solution architecturale choisie en concertation avec le territoire



L'aménagement d'un viaduc à la place de remblais massifs dans la plaine de Poussan permet de limiter l'emprise au sol de la Ligne Nouvelle et de préserver les continuités paysagères en conservant les transparences visuelles sous l'ouvrage.

Les engagements pris lors de l'Enquête Publique

Des engagements pris par SNCF Réseau en réponse à la 4^{ème} réserve de la commission d'enquête (annexés au décret DUP)

- La quatrième réserve **demande de prendre, lors de la mise en place d'un concours d'architecture pour le viaduc de Poussan, des dispositions pour que le public y participe jusqu'au choix du concepteur.**



SNCF Réseau s'engage à lancer **un concours international d'architecture et d'ingénierie** pour la réalisation et l'intégration du viaduc de Poussan qui est l'ouvrage d'art le plus important de la première phase du projet LNMP.



Les partenaires de SNCF Réseau (Etat et collectivités) participeront à cette mission au sein d'**un comité de pilotage dédié**, qui intégrera également d'autres acteurs de la thématique du Paysage et du Patrimoine tels que la DREAL Occitanie.



Le public (associations, riverains...) sera associé à différentes étapes de ce projet selon des modalités (ateliers consultation, réunions publiques, jury, etc.) concertées et validées en Comité de pilotage. Un cahier d'acteurs pourrait ainsi être rédigé dont les spécifications (préconisations) seraient intégrées à certaines clauses du cahier des charges de la consultation et un dispositif permettant au public ou à ses représentants de participer au choix de l'attributaire sera mis en place.

Le comité de pilotage dédié, sur la base de l'ensemble des contributions du public, pourra ainsi procéder à la validation finale de cet ouvrage.

Le scénario retenu en Copil (12 juillet 2024)

Un concours international d'architecture et d'ingénierie organisé par le titulaire du marché global (CoRéa).

Après sa notification, le titulaire du marché de conception-réalisation de la ligne nouvelle organise un concours interne avec les architectes présents au sein de son groupement.

Au-delà de la **visibilité internationale**, ce concours permet de **garantir la participation du public** sur le temps long.

2 garanties :

- Garantir un vrai choix entre des esquisses de qualité
- Garantir le respect des engagements (esquisse, délais, coûts) lors de la phase de réalisation

Les objectifs de la concertation

1

Contribuer à l'enrichissement du cahier des charges du concours international d'architecture et d'ingénierie du viaduc de Poussan, qui sera intégré au marché de conception-réalisation du projet LNMP.

2

Déterminer les modalités futures d'association du territoire au choix qui sera fait à l'issue du concours international d'architecture et d'ingénierie en 2029, tout en actant que la décision finale doit rester dans les mains des partenaires co-financeurs (Copil)

→ En associant au maximum les habitantes et les habitants à la réalisation du viaduc, afin de construire un ouvrage d'art respectueux de son environnement et de l'identité du territoire.

Sur quoi concerte-t-on ?

1

Les caractéristiques architecturales du viaduc, et son intégration paysagère :

- Le **style architectural** du viaduc (nombre et position des piles, épaisseur du tablier, ouvrage emblématique ou intégré au paysage...)
- Les **matériaux** utilisés (structure béton ou métallique, mixte...)
- Les **aménagements paysagers** des têtes d'ouvrage et autour des piles (palette végétale, etc.)
- Etc...

2

La priorisation des critères d'analyse qui guideront la prise de décision : que doit-on prendre en compte en priorité pour arbitrer le choix final ?

- **L'esthétique**
- L'intégration de l'ouvrage dans son **environnement**
- Le **bilan carbone** de l'ouvrage
- Le niveau des **protections acoustiques** et **vibratoires**
- L'organisation du **chantier**
- Le **coût**
- Etc...

Les modalités de concertation proposées



Comité dédié Viaduc de Poussan

- Accompagner, alimenter, cadrer la concertation
- Bilan global de la démarche et ses enseignements



Réunions publiques A Poussan, ouvertes à tous

- 7 novembre 2024: Informer le territoire du dispositif de concertation
- Automne 2025: Présenter le cahier des charges retenu pour le futur concours



Consultation numérique Sur le site internet du projet, ouverte à tous

- Permettre une expression large des attentes du territoire
- Enrichir la réflexion et les préconisations
- Du 15 Novembre au 15 janvier



Atelier citoyen Un panel de 40 personnes représentatives du territoire

- Accompagner la réflexion
- Avis détaillant les caractéristiques architecturales attendues et l'insertion paysagère du viaduc
- Janvier à septembre 2025

Enseignements de la réunion publique du 7 novembre 2024 à Poussan

Une opposition des participants au viaduc de Poussan

- **Sur le tracé retenu**, portée notamment par l'association ALT
- **Sur le projet lui-même**, portée par la Coopérative Intégrale du Bassin de Thau (CIBT)

Quelques échanges constructifs avec des riverains ouverts au dialogue

- **La volonté parmi certains participants de participer à la concertation du viaduc** avec des questions sur le style architectural, sa visibilité dans le paysage, les contraintes techniques (l'écartement et l'emplacement des piles, le coût), l'organisation du chantier.
- **7 inscrits à l'atelier citoyen**, habitant tous Poussan.

La réunion en chiffres

- 250 personnes environ
- 50' d'échanges en plénière
- 30' d'échanges en contacts directs
- 12 questions / réponses en plénière
- 40 questions / réponses en contacts directs



LIGNE NOUVELLE
**Montpellier
Perpignan**

4

**Les
interventions
préparatoires
de la phase 1**

Les interventions préparatoires

Objectif : consolider les connaissances nécessaires à la réalisation du projet

- ↔ les connaissances nécessaires à la conception du projet : **sondages géotechniques**
- ↔ les connaissances nécessaires à la préservation du patrimoine archéologique : **diagnostics archéologiques**
- ↔ les connaissances nécessaires à la compensation de certains impacts du projet : **expérimentations écologiques**



- **Dossier de Déclaration** déposé en juillet 2024 pour la réalisation de 88 sondages à réaliser en 2024-2025
- **Dossier d'Autorisation Environnementale** visant ces Interventions Préparatoires (DAE-IP) déposé pour instruction en octobre 2024
- **Enquête publique prévue au printemps 2025, arrêté d'autorisation à l'automne 2025.**



Ces interventions ont fait l'objet d'évaluations environnementales et de mesures ERC. Experts et services instructeurs ont été associés pour que les procédures nécessaires soient menées à bien.

Les partenaires associés :

- ↔ Services instructeurs (DDTM, DREAL)
- ↔ DRAC et opérateurs archéologiques
- ↔ Entreprises de sondages
- ↔ Conservatoire des Espaces Naturels
- ↔ Bureaux d'études spécialisés

Les sondages géotechniques

Pourquoi ?

- **Compléter la connaissance des sols** (composition géologique des sous-sols, niveau des nappes phréatiques, etc.) dans le cadre de la conception détaillée des futurs ouvrages et des terrassements (ponts, tunnels, remblais, déblais, etc.)
- **Définir les possibilités de réemploi** des matériaux

Quand ?

- Démarrage d'une première campagne de sondages en **octobre 2024**.
- Une deuxième campagne est prévue à partir de **l'automne 2025** (autorisation environnementale) **jusqu'à début 2026**.

Comment ?

- **Des interventions de 2 jours** en moyenne sur chaque site, à l'aide d'engins de forages ou de pelles mécaniques.
- Des sondages qui prennent en compte les **enjeux environnementaux**, dans l'objectif d'éviter ou de réduire au maximum les impacts sur les territoires.

Plus de **300 sondages géotechniques** sont indispensables pour sécuriser et optimiser la phase 1 du projet



Les diagnostics archéologiques

Plus de 660 ha de terrains devront faire l'objet de diagnostics d'archéologie préventive pour déterminer les éventuelles fouilles à mener

Pourquoi ?

- Identifier les vestiges présents dans les emprises du projet qui seraient susceptibles d'être détruits ou endommagés au moment des travaux.
- Définir les secteurs devant faire l'objet de fouilles archéologiques
- Intégrer précisément les futures fouilles dans planning et l'évaluation environnementale du projet

Comment ?

- Par la réalisation de **tranchées à la pelle mécanique** selon un maillage correspondant à environ 10 % de la surface de projet (avancement moyen = 0,5 ha /j)
- Planification des travaux intégrant **enjeux écologiques et contraintes des opérateurs archéologiques** : seulement 45 % des emprises seront diagnostiquées dans un premier temps

Quand ?

- A partir de l'automne 2025 (autorisation environnementale) pour une première tranche de **280 ha** correspondant aux sites présentant les enjeux écologiques les moins forts

i Des réunions d'information seront organisées pour les propriétaires et exploitants concernés début 2025

- A partir de fin 2027 pour une seconde tranche de **380 ha** couvrant le reste des emprises du projet phase 1



Légende
0A1110971 Google Satellite
0 100 200 m
emprise du diagnostic
tranchées archéologiques
cadastre
parcelles

Les expérimentations écologiques

Pourquoi ?

- Améliorer la connaissance des milieux et espèces et leurs fonctionnements
- Développer des mesures de compensation adaptées et efficaces
- Garantir le bon fonctionnement des mesures qui seront retenues pour compenser les impacts résiduels du projet

Où et quand ?

- Au sein du **domaine de Mirabeau** (Fabrègues), des **collines de la Moure** (Roumège Cabrau à Loupian) et du **bois de Montblanc**
- **À partir de 2025** (après autorisation environnementale) et au moins jusqu'en 2028 pour intégrer les résultats obtenus à la conception des mesures compensatoires du projet.

Comment ?

- Amélioration du fonctionnement global d'écosystème
- Création et/ou amélioration de milieux naturels particuliers (mares, prairies, etc.)
- Essais de translocation d'espèces végétales particulière





LIGNE NOUVELLE
**Montpellier
Perpignan**

5

**La co-construction
des mesures
compensatoires
environnementales**

Mesures compensatoires environnementales



Rappel de la démarche : coconstruire les mesures de compensations écologiques du projet avec son territoire et en lien avec la communauté scientifique

Point d'avancement :

- ↔ **1^{ers} ateliers des territoires en juillet 2024** : validation de la démarche de recherche du foncier compensatoire, engagement des échanges de données
- ↔ **Consolidation de la dette écologique des interventions préparatoires** et mise au point d'une **stratégie d'échelonnement des incidences et des mesures**
- ↔ **Développement de la méthode d'éligibilité des terrains** avec des experts (prestataires bureaux d'étude et communauté scientifique)
- ↔ Travail sur les **outils de maîtrise foncière et préparation des dispositifs**

Les acteurs associés :

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



Prochaines échéances :

- **Décembre 2024 : 2^e ateliers des territoires.** Présentation des opportunités retenues, organisation pour 2025...
- **T1 2025 : conseil scientifique, ateliers thématiques**



LIGNE NOUVELLE
**Montpellier
Perpignan**



Volet Foncier

Acquisitions foncières

La construction de la future ligne nécessite l'acquisition de terrains. Les surfaces se trouvant dans l'emprise du projet feront 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 (phase APD du projet)
- Des **autorisations d'occupation temporaires** pourront aussi être conclues pour réaliser les sondages et travaux provisoires.

LNMP	PHASE 1
Emprise ER	972 Ha
Surf. acquise ou en cours	76 Ha
Nombre de bâtis acquis	47

Une enquête parcellaire sera réalisée en phase d'avant-projet détaillé (à partir de fin 2027) pour déterminer avec précision les parcelles utiles à la réalisation de la ligne nouvelle et identifier les propriétaires et occupants.

Un travail partenarial avec les acteurs agricoles

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 convention de partenariat avec la SAFER** signée en août 2022 pour la réserve foncière agricole sur 75 communes
- **Une deuxième convention avec la SAFER** pour les mesures de compensations environnementales, en cours de signature.
- **Un accord-cadre entre les 3 chambres d'agriculture et les 3 DDFIP**, signé le 3 mai 2024 et un protocole départemental depuis juillet 2024 dans l'Hérault **pour l'éviction des exploitants**
- **Des protocoles d'indemnisation** bilatéraux entre la profession agricole et SNCF Réseau pour :
 - ↔ Les sondages
 - ↔ L'occupation temporaire nécessaire aux diagnostics archéologiques
 - ↔ Les dommages travaux

La compensation agricole économique et collective

- **Compenser l'ensemble des filières agricoles**
 - ↔ Participation au financement de projets agricoles collectifs et économiques

- **Avis du préfet obtenu en juillet 2024** pour lancer la procédure
 - ↔ 14,5 M€ pour la phase 1 (75 communes)

- **Gouvernance** : COTECH + ateliers d'information en plénière + comité de sélection et d'engagement
 - ↔ Appels à projets annuels à lancer jusqu'en 2029



Vos questions et vos remarques

Les outils d'information et de contact

Site internet

Toute l'information sur le projet

WWW.LIGNE-MONTELLIER-PERPIGNAN.COM

Page LinkedIn : *suivez-le projet !*



Contact

Pour toute demande, question sur le projet :

info@lignenouvelle.com

Plaquette

L'essentiel du projet

Fiches thématiques

Tout comprendre

- ↔ Les bénéfices du projet pour le territoire
- ↔ Un projet de dimension européenne
- ↔ Phase 1
- ↔ Phase 2
- ↔ Interventions préparatoires
- ↔ Acquisitions foncières
- ↔ Insertion paysagère
- ↔ Bruit ferroviaire
- ↔ Eau et transparence hydraulique





Merci de votre présence