

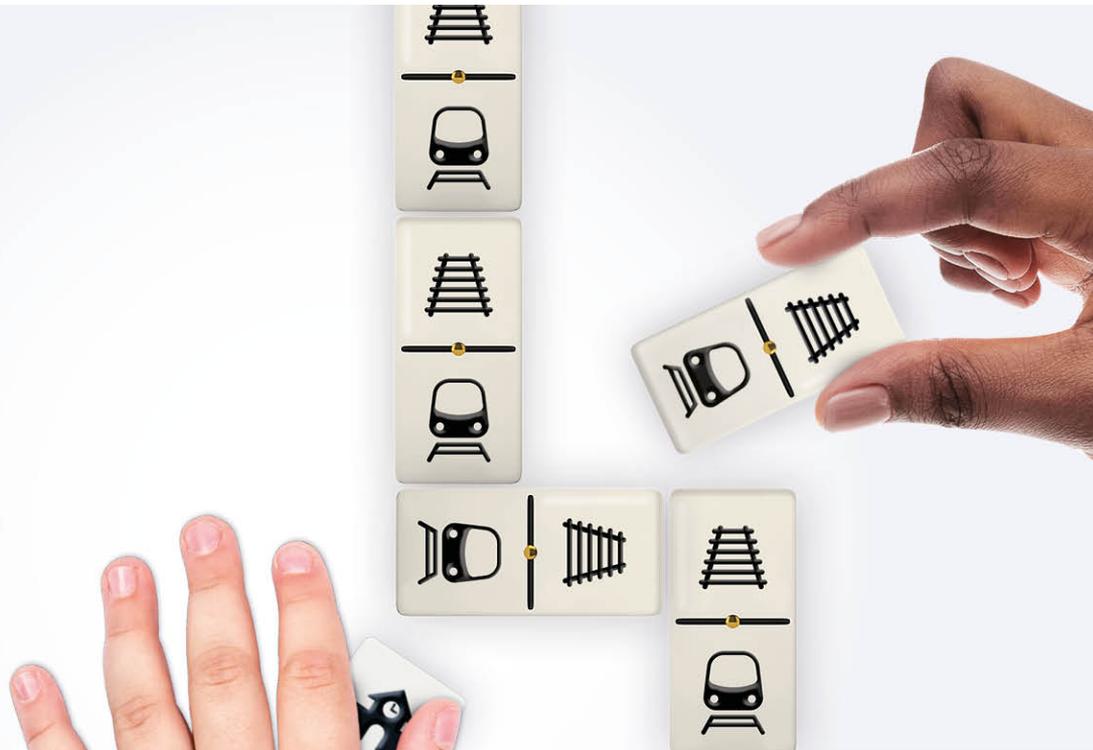
LIGNE NOUVELLE
MONTPELLIER PERPIGNAN

ON LA FAIT ENSEMBLE!

ATELIER SOCIO-ÉCO

COMMENT UTILISER LES CAPACITÉS NOUVELLES DU RÉSEAU?

8 décembre 2020



SOMMAIRE

1. PRÉSENTATION DE LA CNDP ET DE SON RÔLE PAR LES GARANTS

2. PRÉSENTATION DU PROJET LNMP - RAPPEL DU CONTEXTE

3. MISE À JOUR DU DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE

4. LES ÉTUDES SOCIO-ÉCONOMIQUES

5. TRAVAUX DE GROUPES

1. PRÉSENTATION DE LA CNDP ET DE SON RÔLE PAR LES GARANTS

Sofia ALIAMET & Pierre-Yves GUIHÉNEUF,
Garants - CNDP

Les garants de la participation

- Nommés par la Commission nationale du débat public, une autorité administrative indépendante
- Les garants ne prennent pas partie sur le fond du projet. Ils veillent à la bonne information et participation du public.
- L'objectif de la concertation : Enrichir, légitimer, démocratiser la décision
- À l'issue de la concertation, un bilan des arguments échangés est dressé.
- Le porteur du projet doit argumenter les réponses apportées aux contributions du public, mais il n'est pas tenu de les retenir.

Contactez-les en cas de besoin :

sofia.aliamet@garant-cndp.fr / pierre-yves.guiheneuf@garant-cndp.fr



2. PRÉSENTATION DU PROJET LNMP RAPPEL DU CONTEXTE

Stéphane LUBRANO,
Directeur mission LNMP

LE PROJET COMPLET

PHASE 1

 MONTPELLIER ↔ BÉZIERS
TRAVAUX À HORIZON 2029

 **52,3 km**

de ligne nouvelle
+7 km de raccordements

 **1,885 Mds €**₂₀₁₄



PHASE 2

 BÉZIERS ↔ PERPIGNAN
TRAVAUX À HORIZON 2040

 **97,7 km**

de ligne nouvelle
+ 2 gares nouvelles
+ 23 km de raccordements

 LNMP mixte



150 km de ligne nouvelle



+30 km de raccordements



2 gares nouvelles



ligne mixte



5,52 Mds €₂₀₁₄

1^{ÈRE} PHASE ENTRE MONTPELLIER ET BÉZIERS

PHASE 1

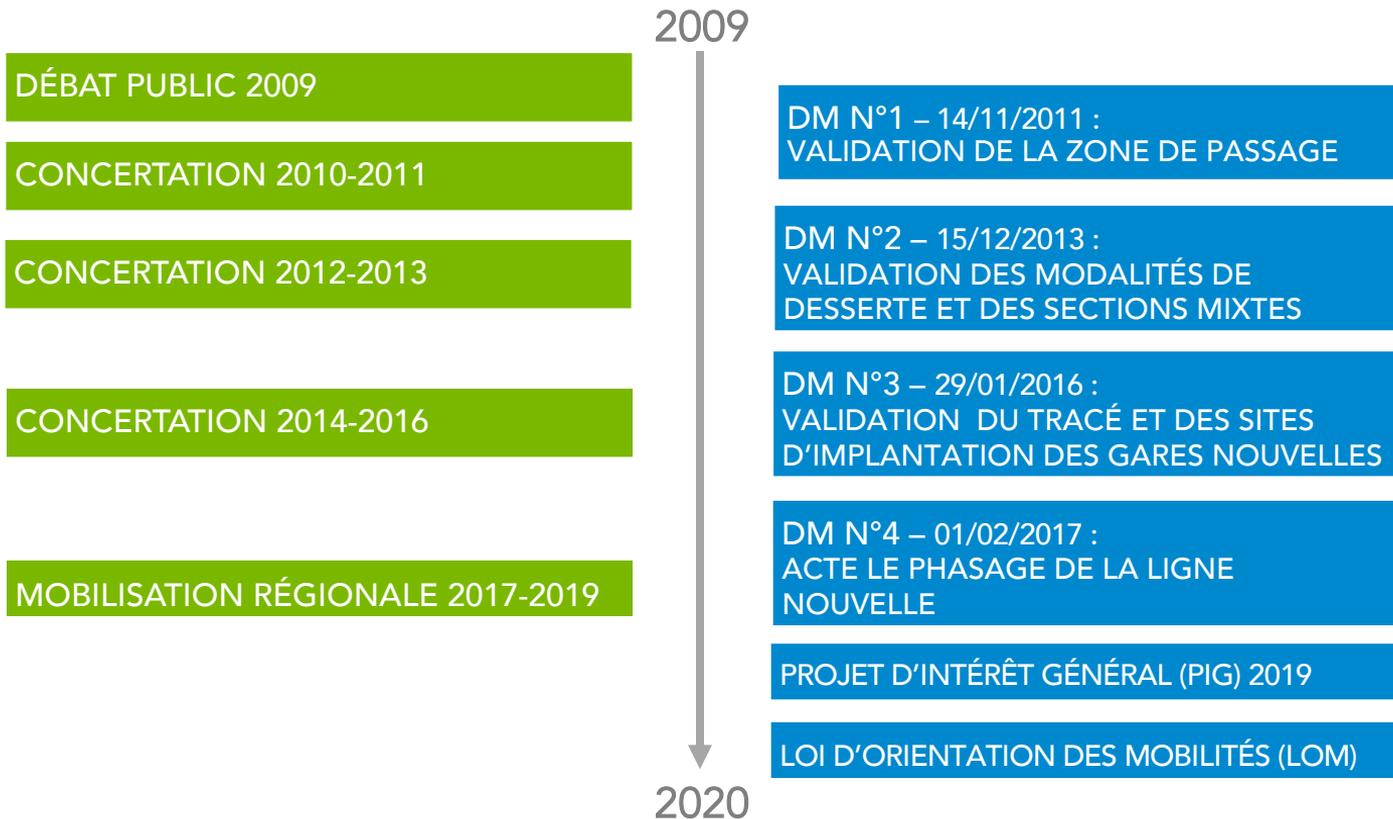
 MONTPELLIER ↔ BÉZIERS
TRAVAUX À HORIZON 2029

 **52,3 km**

de ligne nouvelle
+7 km de raccordements



LES ÉTAPES DEPUIS LE DÉBAT PUBLIC



LA CONCERTATION 2020

+ LES RENDEZ-VOUS VISIO DU JEUDI

- + Jeudi 10 décembre 2020, 13h- 14h : Insertion paysagère et acoustique,
- + Jeudi 17 décembre 2020, 13h- 14h : Caractéristiques générales du projet,
- + Jeudi 7 janvier 2021, 13h- 14h : Patrimoine agricole et viticole, acquisitions foncières,
- + Jeudi 14 janvier 2021, 13h- 14h : Premiers enseignements de la concertation.

+ LES ATELIERS THÉMATIQUES

- + **Atelier environnement** : Comment favoriser l'insertion environnementale du projet ? lundi 7 décembre, 10h-12h,
- + **Atelier socio-économique** : Comment utiliser les capacités nouvelles du réseau ? mardi 8 décembre de 10h-12h.

+ LES AUTRES MOYENS DE PARTICIPATION

- + Répondre à un questionnaire, déposer un avis ou poser une question sur le [site www.lalignenouvelle.com](http://www.lalignenouvelle.com),
- + Rédiger une contribution écrite sur le **registre** mis à disposition en mairie,
- + Rédiger un **courrier** à SNCF RÉSEAU, 101 allée de Délos 34000 Montpellier ou un email à info@lalignenouvelle.com.



LIGNE NOUVELLE
MONTPELLIER PERPIGNAN

ON LA FAIT ENSEMBLE!

DONNEZ VOTRE AVIS
À PARTIR DU
2 NOVEMBRE 2020

Toutes les infos pour participer aux débats sur
www.lalignenouvelle.com

10/11/2020



3. MISE À JOUR DU DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE

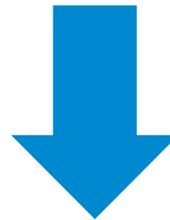
Bruno BEAUCHET et Mikaël MONOT,
Études socio-économiques

LES ÉTAPES JUSQU'À L'ENQUÊTE PUBLIQUE

CONCERTATION

ÉTUDES
MAJ DU DOSSIER D'ENQUÊTE

FINANCEMENT
DU PROJET



ENQUÊTE PUBLIQUE FIN 2021

AVANCEMENT DES ÉTUDES



DOSSIER DEUP

- + DEUP sur le projet complet remis aux services de l'État en mai 2016.
- + Suite à la DM n°4 du 01/02/17, nouveau dossier DEUP sur le projet phasé, remis le 30/08/2017 :
 - Prise en compte du phasage : démonstration de l'utilité publique de la phase 1,
 - Application de la réforme des évaluations environnementales (ordonnance du 03/08/2016 et décret n°2016-1110 du 11/08/2016),
 - Mise à jour des dossiers MECDU et prise en compte des modifications des documents d'urbanisme intervenues depuis avril 2016.
- + Reprise du projet en 2020, mise à jour du DEUP pour sécurisation de la DUP :
 - Respect de la réglementation en vigueur,
 - REX Autorité Environnementale / évolutions réglementaires et attentes des services instructeurs,
 - Jurisprudence ferroviaire et annulation de la DUP Poitiers Limoges : insuffisance de l'évaluation économique et sociale qui a nuit à la l'information du public,
 - Adaptation du dossier au regard des décisions nationales et régionales récentes : PIG, LOM, Stratégie Nationale Bas Carbone, évolution des documents de planification territoriale et d'urbanismes (SCOT, PLUi...), évolutions des données de trafics.

ÉTUDES SOCIO-ÉCONOMIQUES

- + Études Trafics Voyageurs
- + Études Socio-Économiques
- + Études Trafics Fret
- + Études Exploitation

ÉTUDES ENVIRONNEMENTALES

- + Inventaires Faune Flore Habitat
- + Études Air / Eau / Bruit
- + Études Risques Seveso et Éolien
- + Études de vulnérabilité du système ferroviaire au changement climatique
- + Reprise du dossier d'enquête

ÉTUDES FONCIERES ET AGRICOLES

- + Études Agricoles et Viticoles
- + Évaluation Sommaire et Globale des dépenses

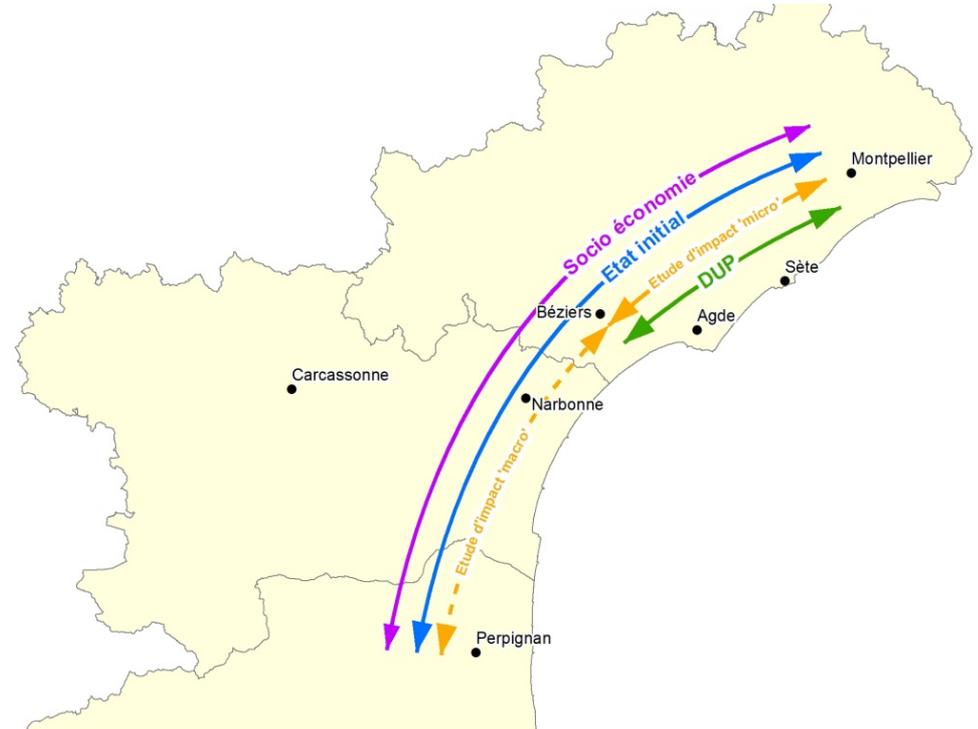
RAPPEL : PÉRIMÈTRE ENQUÊTE UTILITÉ PUBLIQUE / PÉRIMÈTRE ÉTUDE D'IMPACT

+ Décalage entre le périmètre de l'enquête d'utilité publique et le périmètre de l'étude d'impact :

- **DUP** : périmètre de la 1^{ère} phase Montpellier – Béziers pour laquelle la DUP est sollicitée, les MECDU & la consultation des collectivités territoriales,
- **Étude socio-économique** : périmètre de la LNMP complète de Montpellier à Perpignan
 - Codes des transports (articles L1511-1 à 7 et R1511-1 à 10).

+ Différence de finesse d'analyses

- Analyses fines et détaillées sur la phase 1 Montpellier – Béziers,
- Analyses fines et présentations « macros » sur la phase 2 Béziers – Perpignan.



PLANNING



MONTPELLIER-BÉZIERS : ENGAGEMENT DES TRAVAUX AU PLUS TARD FIN 2029

BÉZIERS-PERPIGNAN : ENGAGEMENT DES TRAVAUX AU PLUS TARD FIN 2040

4. LES ÉTUDES SOCIO-ÉCONOMIQUES

PRINCIPE ET ENJEUX DE L'ÉVALUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE (ESE)

+ Une obligation légale et réglementaire

- L'ESE est une obligation légale et réglementaire pour les projets d'investissement (développement, modernisation et renouvellement) dont SNCF Réseau a la maîtrise d'ouvrage. Plusieurs dispositifs juridiques se superposent :
 - **Code des transports** (articles L1511-1 et suivants / articles R1511-1 et suivants) : les « grands projets d'infrastructure » d'un montant d'investissement supérieur à 83 M€ HT doivent être évalués d'un point de vue social et économique. Ils doivent également faire l'objet d'un bilan « ex-post » (dit bilan « LOTI ») entre 3 et 5 ans après la mise en service du projet.
 - **Décret constitutif de SNCF Réseau** (Décret n°97-444 / arrêté du 08/12/1997, non abrogés à date) : les projets sur le Réseau Ferré National dont le montant d'investissement dépasse 23 M€ HT doivent faire l'objet d'une évaluation socio-économique.
 - **Réglementation « SGPI »** (loi de finance du 31/12/2012 / décret « SGPI » n°2013-1211 du 23/12/2013) : L'évaluation socio-économique des projets financés à plus de 100M€ HT par l'État et ses Établissements Publics doit être contre-expertisée par des experts mandatés par le SGPI, et ce avant engagement financier et/ou déclaration d'utilité publique.

+ Les principaux enjeux de l'évaluation sociale et économique :

- **Informer** le public sur les impacts globaux et complexes d'un projet d'infrastructure de transport ;
- Un outil **d'aide à la décision** visant à éclairer la décision publique ;
- **Justifier** l'usage de deniers publics.

LE DOSSIER D'ÉVALUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE (DESE)

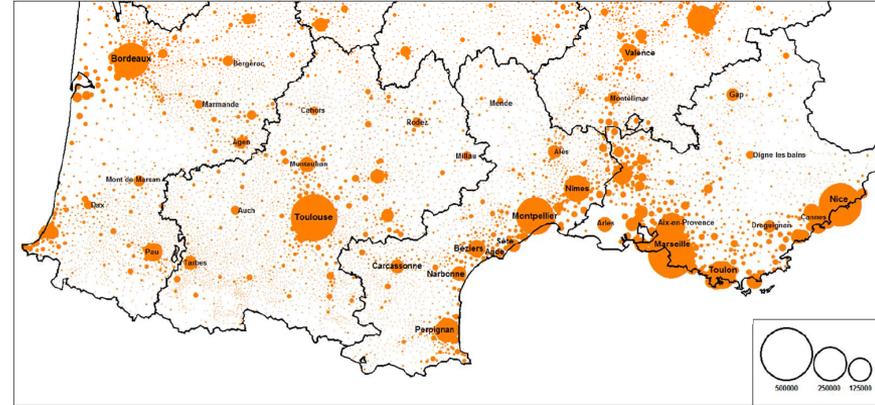
Les DESE sont classiquement constitués de 3 volets :

+ **L'Analyse Stratégique**, qui s'attache à définir les objectifs auxquels le projet devra répondre au regard d'un diagnostic des territoires et des mobilités ;

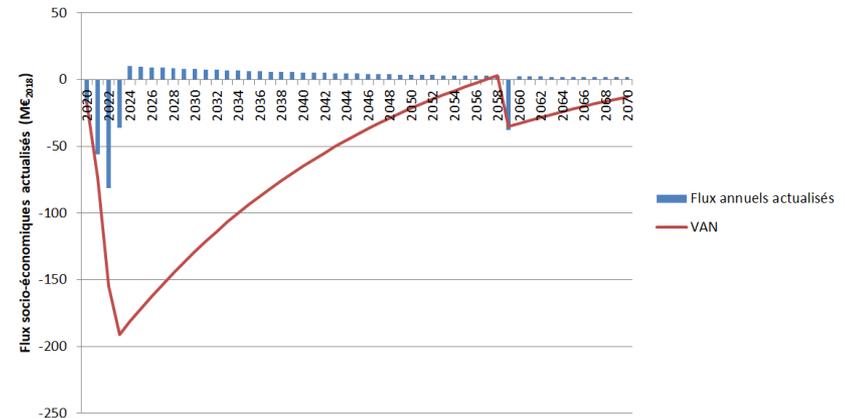
+ **L'Analyse des effets**, qui mesure les effets qualitatifs et quantitatifs générés par le projet sur la collectivité. SNCF Réseau réalise alors le Bilan Socio-Économique (BSE) et calcule la VAN (Valeur Actualisée Nette) et le TRI (Taux de Rentabilité Interne) ;

+ **La Synthèse**, qui reprend de manière pédagogique les objectifs du projet et la manière dont il les atteint (ou non).

Figure 5 : Carte des populations autour de la zone du projet (source : INSEE 2012)



Chronique des flux socio-économiques du projet Y



POINT MÉTHODOLOGIQUE

Dans le cadre de la mise à jour des études socio-économiques, SNCF Réseau a mis en place l'architecture d'étude suivante :

- + 1) SNCF Réseau effectue la caisse des données territoriales et de transport existantes pour « **peindre le portrait** » des **déplacements fret et voyageurs actuels** en lien avec le périmètre physique du projet (intra-régionaux, nationaux et internationaux). Nous nous intéressons à tous les modes (routier, ferroviaire, aérien, et même maritime et fluvial pour le fret).
- + 2) Les bureaux d'études en charge des prévisions de trafics fret et voyageurs **projetent la demande de transport aux horizons futurs (2035, 2045)** en s'appuyant sur un grand nombre d'hypothèses (PIB, population, emplois, temps de parcours, coûts, etc...). Ils étudient une situation sans projet (**référence**) et avec le **projet**.
- + 3) Un bureau d'étude en charge des études de capacité/exploitation s'assure que l'offre ferroviaire ressortant des prévisions de trafics **est en mesure de circuler sur le doublet de ligne** (ligne classique et ligne nouvelle). Si non, des itérations sont à prévoir pour ajuster l'offre (et donc la demande de déplacement).
- + 4) Une fois les grilles horaires et la demande stabilisée, un bureau d'étude en charge du calcul socio-économique vient **mettre en balance les coûts et les avantages générés par le projet par rapport à la référence**. Les effets du projets sont évalués sur une centaine d'années après la mise en service. Il produit *in fine* les indicateurs socio-économiques (VAN, TRI, etc...) qui seront affichés dans le DESE.

Le DESE synthétisera les résultats de chacune de ces 4 étapes.

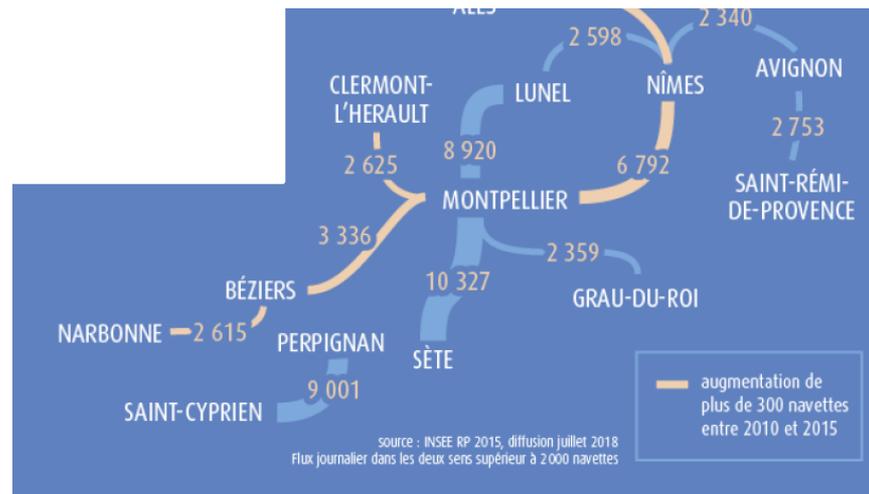
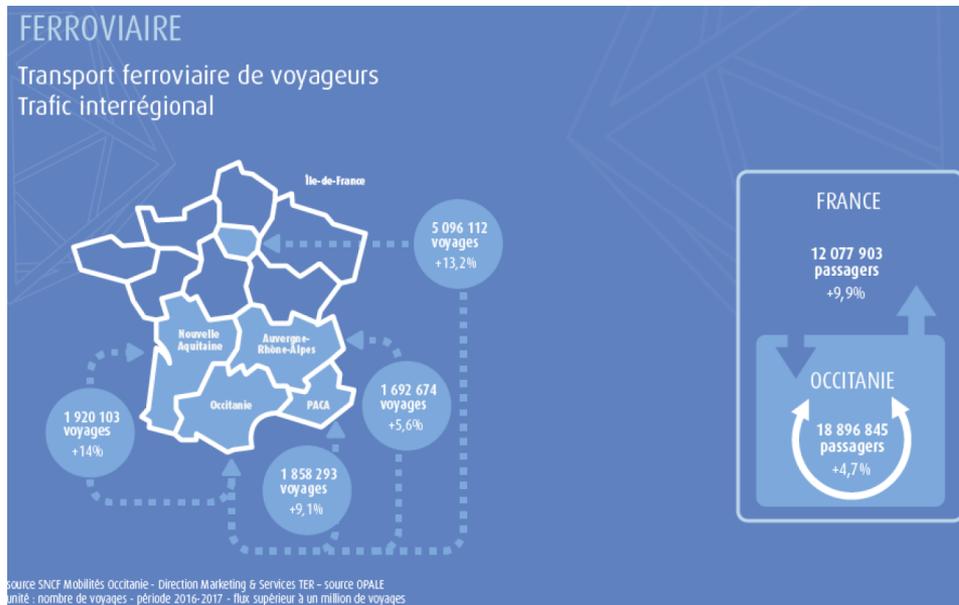
QUELQUES ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

Données socio-économiques :

- Une croissance démographique de 0,7% par an entre 2010 et 2019, soit une croissance de la population deux fois plus importante qu'en France métropolitaine ;
- Une région plus dynamique économiquement que la moyenne nationale, avec une croissance économique de 13,5% entre 2010 et 2015 (contre 9,7% en France).

Source: CCI Occitanie/ INSEE

Données trafics voyageurs :



Principaux flux domicile-travail entre aires urbaines - Source : ORT / Chiffres clés 2017-2018

Flux de voyageurs ferroviaires en lien avec la région Occitanie - Source : ORT / Chiffres clés 2017-2018

QUELQUES ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

Données trafics fret :

TRAFIC AUTOROUTIER FRANCE-ESPAGNE

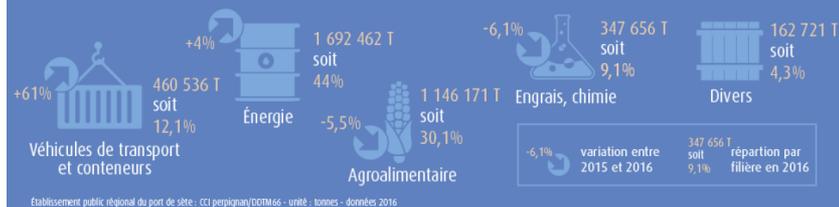


TRANSPORT ROUTIER NATIONAL DE MARCHANDISES

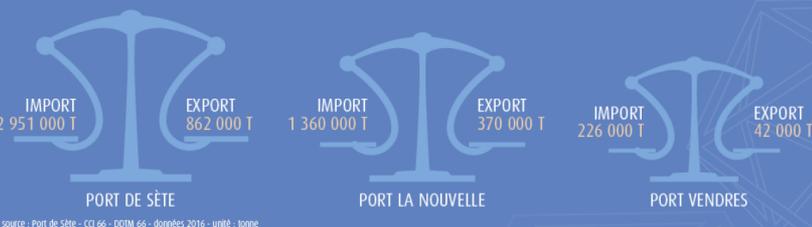


Source : ORT / Chiffres clés 2017-2018

Trafic de marchandises par filière au Port de Sète



Fret aux ports de commerce



Source : ORT / Chiffres clés 2017-2018

6. TRAVAUX DE GROUPES

+ Sous-groupe « voyageurs » :

- + par la grande vitesse et les trains du quotidien, pour améliorer la desserte du territoire et renforcer son attractivité, faciliter les trajets domicile-travail et encourager le report modal

+ Groupe « FRET »

- + par le FRET ferroviaire, pour favoriser le report du transport de marchandise de la route vers le rail

LIGNE NOUVELLE
MONTPELLIER PERPIGNAN

ON LA FAIT ENSEMBLE!

ATELIER SOCIO-ÉCO

COMMENT UTILISER LES CAPACITÉS NOUVELLES DU RÉSEAU?

8 décembre 2020

