

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN

+ COPIL n°14 - 29 septembre 2022

SOMMAIRE

Points d'actualité/information

- ➔ Calendrier prévisionnel phase 1
- ➔ Point financement phase 1

Suites de l'enquête publique

- ➔ Avis/conclusions et levée des réserves
- ➔ Les points sensibles et les principaux engagements

Organisation de la MOA

- ➔ Options d'organisation de la MOA
- ➔ Choix de l'organisation

Phase 2

- ➔ Des fonctionnalités débattues
- ➔ Les prochaines étapes
- ➔ Définition du périmètre à requestionner
- ➔ Financement de la phase 2

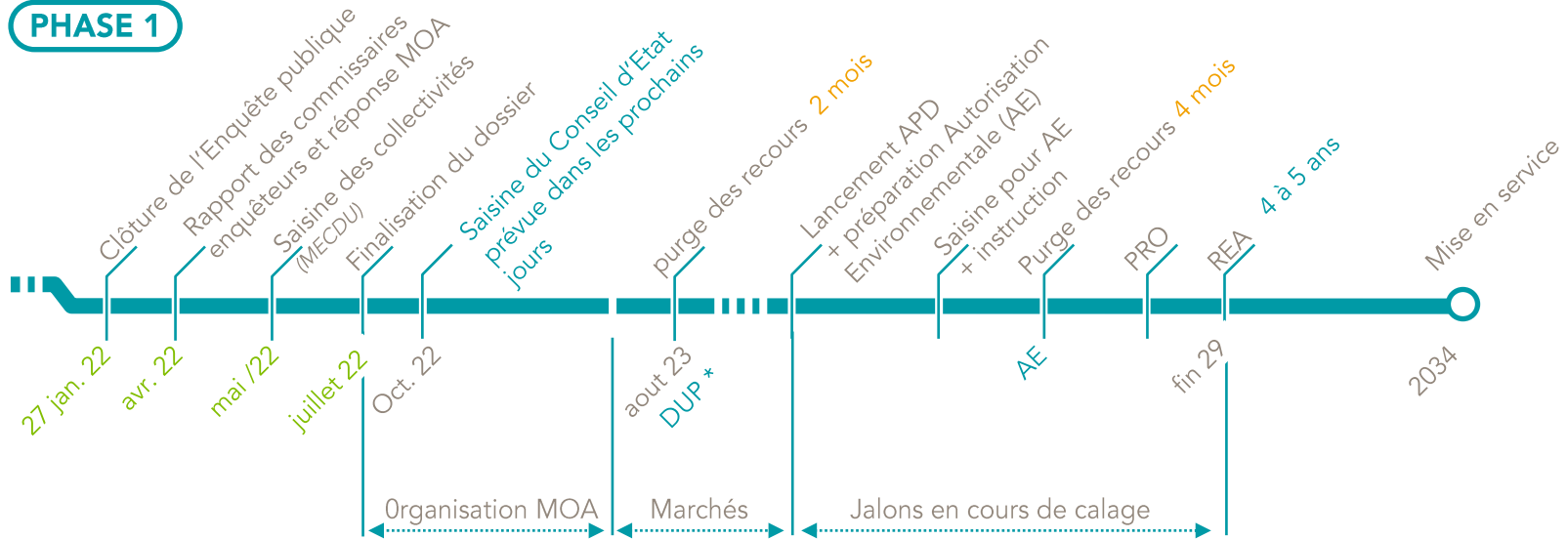
01. POINTS D'ACTUALITÉ

- + Calendrier prévisionnel phase 1
- + Point financement phase 1



CALENDRIER PRÉVISIONNEL PHASE 1

PHASE 1



* Le Conseil d'Etat a 18 mois maximum pour rendre son avis à partir de la fin de l'enquête publique (fév. 2022)

FINANCEMENT PHASE 1

CFI N°6 « Etudes » d'un montant de 12M€

- ➡ Couvre les besoins 2022 et 2023 liés aux études complémentaires à engager dans la perspective de l'APD (Etude d'impact paysager, mesures compensatoires, dureté foncière, jonction CNM, remise en service Vias - Lodève, déviation des réseaux, etc.)
- ➡ Couvre la préparation des marchés pour la suite de la phase 1 quelles que soient les modalités d'organisation de la MOA (par anticipation)

CFI N°6 « Acquisitions foncières » d'un montant de 13,2M€

- ➡ Couvre les besoins 2022 jusqu'à mi 2023
- ➡ Nouvelles conventions de financement « Acquisitions foncières » (phases 1 et phase 2) nécessaires pour le second semestre 2023 : besoins estimés à 14M€ à ce jour

02.

SUITES DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

- + Avis/conclusions et levée des réserves
- + Les points sensibles
- + Les principaux engagements



AVIS/CONCLUSIONS ET LEVÉE DES RÉSERVES

Avis **FAVORABLE** à la demande de déclaration d'utilité publique assorti de **7 réserves**

Avis **FAVORABLE** à la MECDU assorti de **4 réserves**

- ➔ Le mémoire en réponse au rapport de la commission d'enquête a été déposé le 17 juin 2022 en préfecture de l'Hérault
- ➔ Les réserves ne demandent pas de modifications substantielles (tracé, fonctionnalités)
- ➔ Le calendrier du projet ne sera pas impacté
- ➔ Les coûts induits par la levée des réserves devraient être modérés et liés principalement :
 - aux études complémentaires sur l' « impact climatique sur le vignoble de Picpoul »
 - à l'organisation d'un concours international d'architecture pour le viaduc de Poussan

LES POINTS SENSIBLES

Le projet impacte chaque territoire traversé (3M, SAM, CAHM, CABM) de manière particulière.

Les principaux points sensibles concernent :

- ➔ **Le paysage** (passage dans la Gardiole, viaduc de Poussan et l'aire AOP de Picpoul)
- ➔ **La production viticole** en AOP Picpoul de Pinet (emprise foncière du projet et impact potentiel sur le microclimat)
- ➔ **Le foncier bâti** (acquisition, protection des riverains contre les nuisances)

➔ SNCF Réseau s'engage à traiter ces différents points en concertation étroite avec les acteurs du territoire tout au long du projet avec la même attention que celle portée à la levée des réserves de la Commission d'Enquête.

LES PRINCIPAUX ENGAGEMENTS

Viaduc de Poussan (SAM)

- ➔ concours international d'architecture
- ➔ public associé au cahier des charges et au choix final (modalités à construire)

Passage dans la Gardiole (SAM, 3M) et dans l'aire AOP de Picpoul (SAM, CAHM)

- ➔ Lancement d'une grande étude d'insertion paysagère avec participation des territoires traversés (réunions, groupes de travail, ateliers, etc.)

La production AOP Picpoul de Pinet (SAM, CAHM)

- ➔ Collaboration avec le syndicat de Picpoul de Pinet, la SAFER, la CA34, le CD34 afin de réduire les impacts sur l'AOP : constitution de réserves foncières, identification de parcelles à valoriser, financement de mesures compensatoires collectives (projet d'irrigation, etc.)
- ➔ Planification des études sur les modifications du microclimat (APD et Exploitation)

Foncier bâti et nuisances (CABM)

- ➔ Dialogue continu avec les élus et les riverains, acquisitions conclues à l'amiable
- ➔ Protection acoustique étendue

03. ORGANISATION DE LA MOA

- + Options d'organisation de la MOA
- + Choix de l'organisation



OPTIONS D'ORGANISATION DE LA MOA

MOA SNCF



Marché de
Partenariat

Concession



ALLOTISSEMENT
CLASSIQUE

MARCHES DE MOE
MARCHES DE
TRAVAUX PAR LOTS
TOARC, Ouvrages
Equipements
Ferroviaires

(lots possibles en
CONCEPTION
REALISATION)

CONTRACTUALISATION GLOBALE

CONCEPTION
REALISATION

INTEGRATION
INGENIERIE et
TRAVAUX

MARCHÉ GLOBAL
DE PERFORMANCE

Idem
CONCEPTION
REALISATION
+
MAINTENANCE

SNCF R autorité
contractante

TITULAIRE
MOA
GI

Part de
financement
privé

BPL, CNM

SNCF R concédant

CONCESSIONNAIRE
MOA

GI

+
Risque commercial

Part de
financement
privé

SEA

Est Européen
- Rhin - Rhône

Options a examiner pour LNMP

CHOIX DE L'ORGANISATION

Le mode d'organisation de la MOA, plus ou moins « global », conditionne :

- ➔ Le niveau de mobilisation des ressources internes
- ➔ Le portage des risques liés à la conception finale, aux délais, aux coûts, à l'Autorisation environnementale, la maîtrise foncière, les mesures compensatoires...

Aussi, afin d'éclairer la prise de décision pour cette stratégie d'achat :

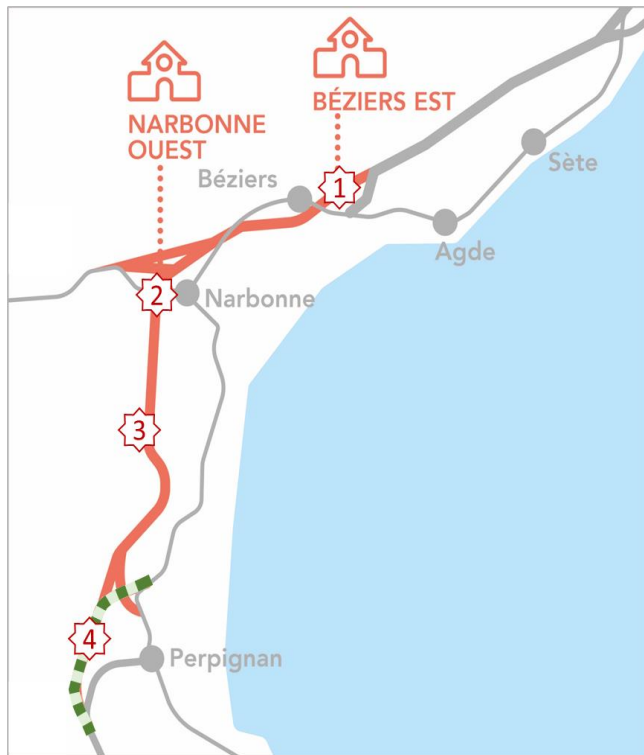
- Une étude juridique a été lancée (analyse comparative des montages en matière de répartition des responsabilités, faisabilité de transferts de risques étendus)
 - ↳ Un rapport provisoire est en cours de consolidation
- Complétée par une analyse technico-financière (prise en compte des enjeux économiques et financiers, délais, conformité au CDC, maintenance, etc.)
 - ↳ Attribution du marché prévu fin septembre

04. PHASE 2

- + Des fonctionnalités débattues
- + Les prochaines étapes
- + Définition du périmètre à requestionner
- + Le financement de la phase 2



DES FONCTIONNALITÉS DÉBATTUES



1 et 2 - Les gares nouvelles

- + Inquiétudes sur l'accessibilité depuis les centres urbains
- + Interrogations sur la légitimité de 2 arrêts en gares nouvelles
- + Propositions d'une seule gare nouvelle entre Béziers et Narbonne

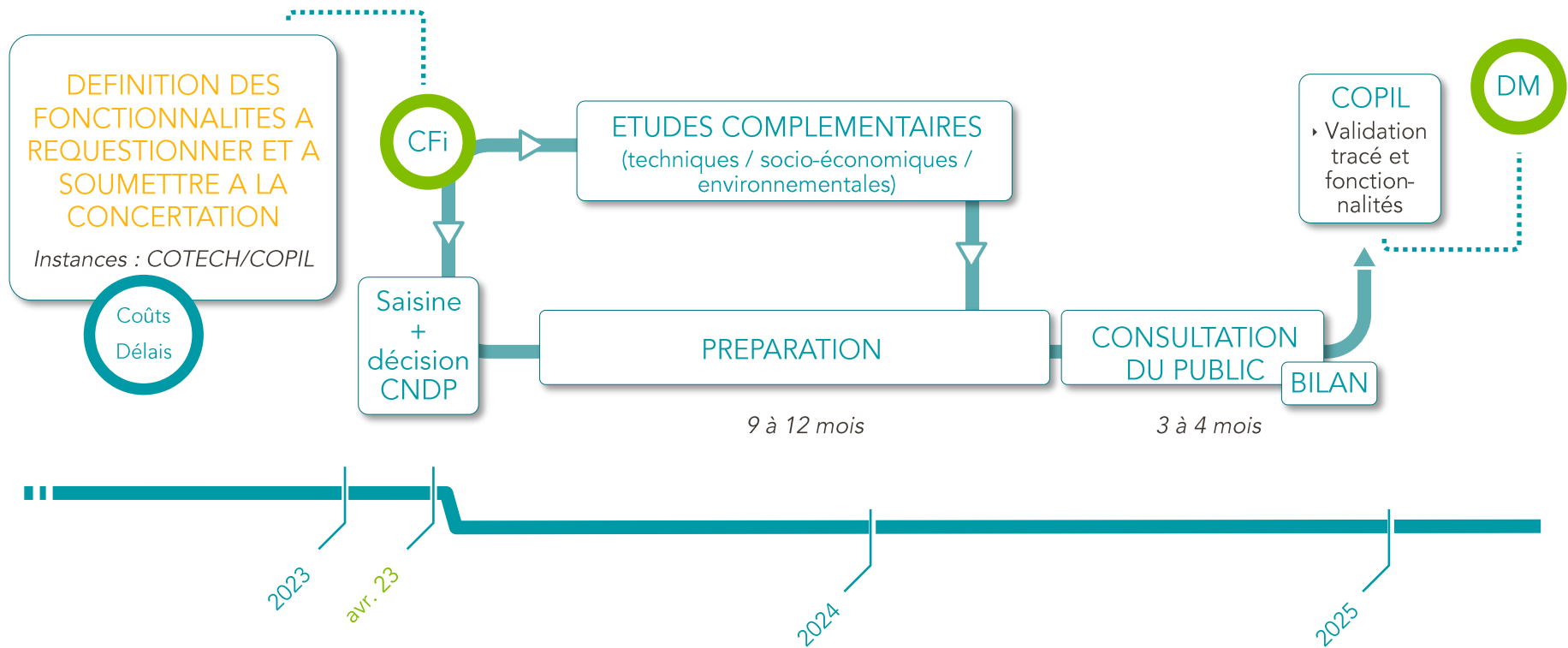
3 - La non-mixité de la section Béziers-Rivesaltes

- + Craintes d'un report modal insuffisant en cas de non-mixité
- + Interrogations sur la vulnérabilité de la ligne existante face au changement climatique
- + Inquiétudes sur l'impact de la ligne nouvelle dans le massif des Corbières - demande d'une solution tunnel

4 - Le contournement fret de Perpignan

- + Objectiver sa réalisation à l'horizon de saturation de la ligne classique
- + Améliorer son insertion dans la traversée de la plaine du Roussillon à proximité des communes

LES PROCHAINES ÉTAPES



DÉFINITION DU PÉRIMÈTRE A REQUESTIONNER

La non-mixité, les gares nouvelles, le contournement de Perpignan, la grande vitesse font l'objet de débats portés de manière plus ou moins forte par le territoire.

➔ La CNDP ne devrait pas accepter une simple concertation continue (phase 1). Des alternatives devront alimenter le dialogue avec le public.

Aussi, il est important de partager les enjeux et les risques que font peser ces alternatives sur le projet. L'analyse tiendra compte :

- ➔ De la « légitimité » des solutions actuelles, fondée sur le processus de concertation et de décision antérieur (ex : grande vitesse plébiscitée lors du débat public)
- ➔ De l'absence de solution alternative (ex : contournement de Perpignan)
- ➔ Des surcoûts engendrés par ces alternatives, de leur impact sur la capacité de financement et la fragilité de la VAN (ex : mixité)
- ➔ De leur impact sur la desserte des territoires dans un contexte de service librement organisé (ex : gares nouvelles)

DÉFINITION DU PÉRIMÈTRE A REQUESTIONNER

Une fois les enjeux et les risques identifiés et partagés, il s'agira d'établir le programme des études à lancer pour être en mesure de soumettre à la concertation des alternatives qui :

- ➔ Apporteront des éléments de réponse aux inquiétudes/contestations exprimées par les acteurs du territoire,
- ➔ En limitant les risques pour la phase 2 du projet

Les travaux de cette phase seront étayés par des données issues :

- ➔ Des études socio-économiques et environnementales réalisées dans le cadre de la remise à jour du DEUP de la phase 1
- ➔ De notes argumentées reprenant la mise à jour des coûts de la mixité (variante plaine littorale) aux CE 2020, l'estimation d'une variante « tunnel » sous les Corbières (coût, impact environnemental), l'estimation de la capacité supplémentaire liée à la prolongation de la mixité, les scénarios de desserte (gares nouvelles), etc.

FINANCEMENT PHASE 2

La DM du 18 novembre 2021 autorise « la mise à jour des études nécessaires à la préparation de l'enquête publique de la seconde phase »

Le lancement de cette mise à jour nécessitera :

- La validation de l'enveloppe financière (après accord sur le périmètre)
- Une nouvelle convention de financement à suivre, couvrant les besoins jusqu'à la DUP (études complémentaires, concertation, construction du DEUP, enquête publique, dossier de saisine du CE)

MERCI



ANNEXES



DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

➔ AVIS FAVORABLE

Assorti des **réserves** suivantes :

- Confier au Conservatoire Botanique les actions de sauvegarde de la Gagée de Lacaita et de l'Ail petit Moly, dans l'ENS bois de Maurin
- Préciser les modalités d'entretien des délaissés et des espaces interstitiels entre A9 et Ligne nouvelle, pour limiter le risque incendie
- Préciser un calendrier pour les études complémentaires sur le micro climat et les mises à jour pour le secteur Picpoul de Pinet
- 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
- Maintenir la continuité de la voie Domitienne sur la portion concernée par le chevauchement avec la Ligne nouvelle, y compris dans les secteurs non protégés
- Intégrer les retours sur les autres infrastructures similaires dans les modalités de négociations à l'amiable
- Appliquer au Domaine de Chazotte les mesures de protections établies sur les autres secteurs protégés (Abbaye de St Félix-de-Monceau, voie Domitienne, Domaine du Vieux Mujolan...)

Et d'une **recommandation** visant à ce que la clé de financement soit complétée, avant déclaration de l'utilité publique, sans faire appel aux collectivités territoriales.

COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME

➔ AVIS FAVORABLE

Assorti des **réserves** suivantes :

- Commune de Florensac : Que les deux éléments du patrimoine, à protéger au titre des articles L. 151-19 et L. 151-23 du code de l'urbanisme, soient déplacés ;
- Commune de Lattes : Que des mesures adaptées soient prises pour assurer la continuité écologique et limiter les incidences paysagères ;
- Commune de Pinet : Que des mesures de rétablissement des continuités écologiques soient mises en place pour respecter les éléments de valeur à protéger au titre des articles L. 151-19 et L. 151-23 du code de l'urbanisme ;
- Commune de Poussan : Que le projet n'altère pas la continuité écologique du secteur As ; Que des mesures de transparence écologique soient mises en place pour y maintenir la fonctionnalité de la ripisylve et respecter les éléments de valeur à protéger au titre des articles L.151-19 et L.151-23 du code de l'urbanisme.