

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN

+ COPIL 25 septembre 2023

SOMMAIRE

Point d'actualités

Phase 2

- ➔ Calendrier prévisionnel
- ➔ Relance des études
- ➔ Périmètre du requestionnement et méthode
- ➔ Besoin en financement jusqu'à la DUP

Phase 1

- ➔ Calendrier prévisionnel
- ➔ Poursuite des études et financement

Subventions UE

- ➔ Call 2023

Acquisitions foncières

- ➔ Financement des AF phases 1&2

Stratégie d'Achat

- ➔ Options d'organisation de la MOA
- ➔ Exposé de la méthode
- ➔ Enjeux et priorités
- ➔ Synthèses des analyses
- ➔ Focus maintenance
- ➔ Synthèse et proposition
- ➔ Calendrier

Echanges

Synthèse des décisions

Annexes

A decorative graphic on a teal background. It features a white horizontal bar with a curved line below it. There are several white circles and a small teal circle scattered along these lines. In the top-left corner, there is a white curved shape with horizontal lines. In the bottom-left corner, there is a white vertical shape with horizontal lines.

POINT D'ACTUALITÉS

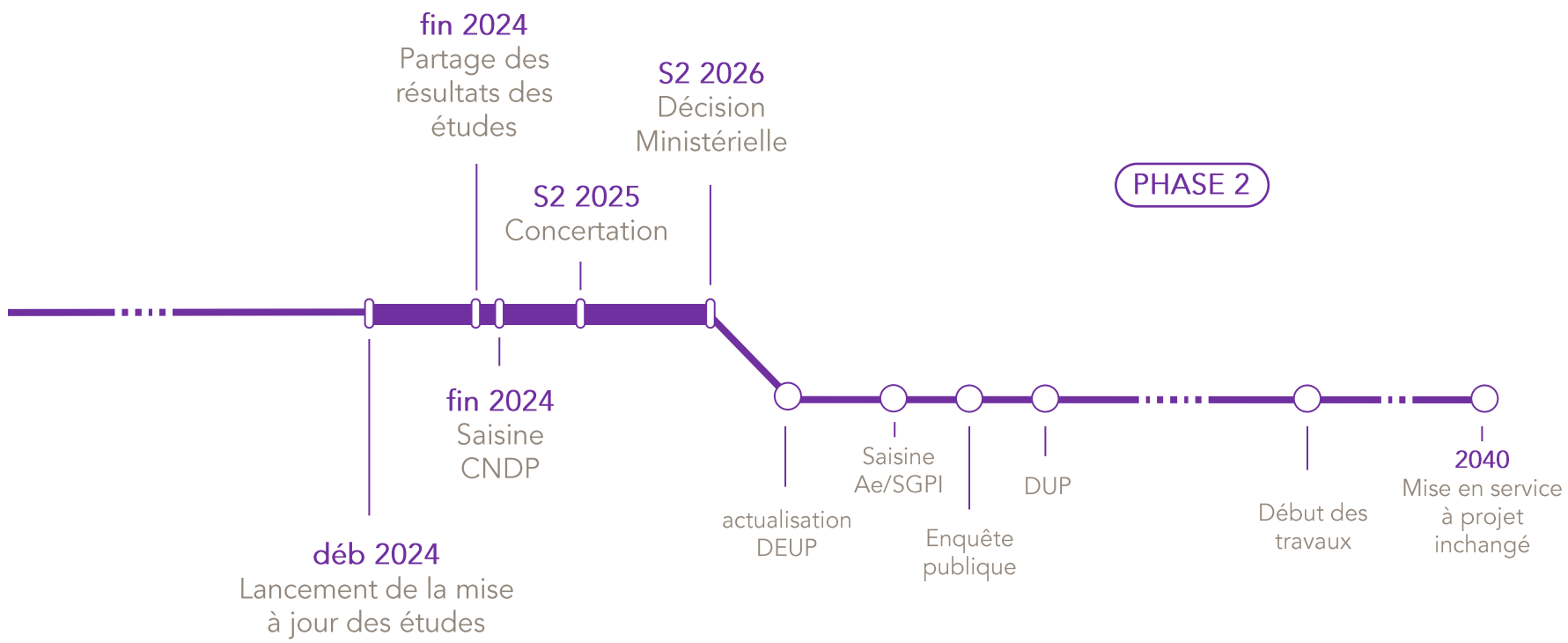
DEPUIS LE DERNIER COPIL

- ➔ La phase 1 déclarée d'utilité publique le 16 février 2023
 - Un recours en cours d'instruction
- ➔ Dossier de subvention (Call 2022) retenu par l'UE
- ➔ Anticipation de la phase AVP (CFI 6)
 - Elaboration du DAe « Intervention Préparatoires » : sortir l'Archéologie du chemin critique
 - Lancement de l'identification des réseaux
 - Préparation des études d'insertion paysagères et architecturales
 - Préparation des campagnes de sondages complémentaires
 - Réalisation de l'étude de jonction avec le CNM
 - Lancement de la démarche sécurité
 - Lancement des études pour la réouverture de Vias Lodève
 - Préparation du dossier de subvention UE pour le Call 2023
 - Anticipation des mesures compensatoires (réserves foncières), acquisitions foncières, etc.

The image features a solid teal background. In the top-left corner, there is a decorative white graphic consisting of a series of horizontal lines that curve downwards and then back up. A thick white horizontal line runs across the middle of the page. Below this line, there are two curved white lines that start from the left edge and curve downwards. Several white circles and dots are scattered: one large white circle on the left, a smaller white circle on the teal background, and a white dot on the thick white horizontal line.

PHASE 2

CALENDRIER PRÉVISIONNEL



RELANCE DES ÉTUDES

- ➔ Validée par la DM du 18 novembre 2021
- ➔ Un re questionnement des fonctionnalités
 - ▶ Demandé par les partenaires
 - ▶ Porté par le territoire

Qui sera considéré par la CNDP comme modification substantielle orientant vers :

- ▶ Une concertation préalable avec garants (solution la plus probable)
- ▶ Ou un débat public (à envisager)

Et dont les enjeux sur le tracé, l'environnement, le paysage, la socio-économie, les coûts, le calendrier et l'acceptabilité du territoire sont significatifs

- ➔ Nécessité de bien définir le périmètre à requestionner et la méthode pour éclairer le territoire tout en maîtrisant les risques

PÉRIMÈTRE DU REQUESTIONNEMENT ET MÉTHODE

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

BESOIN 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**

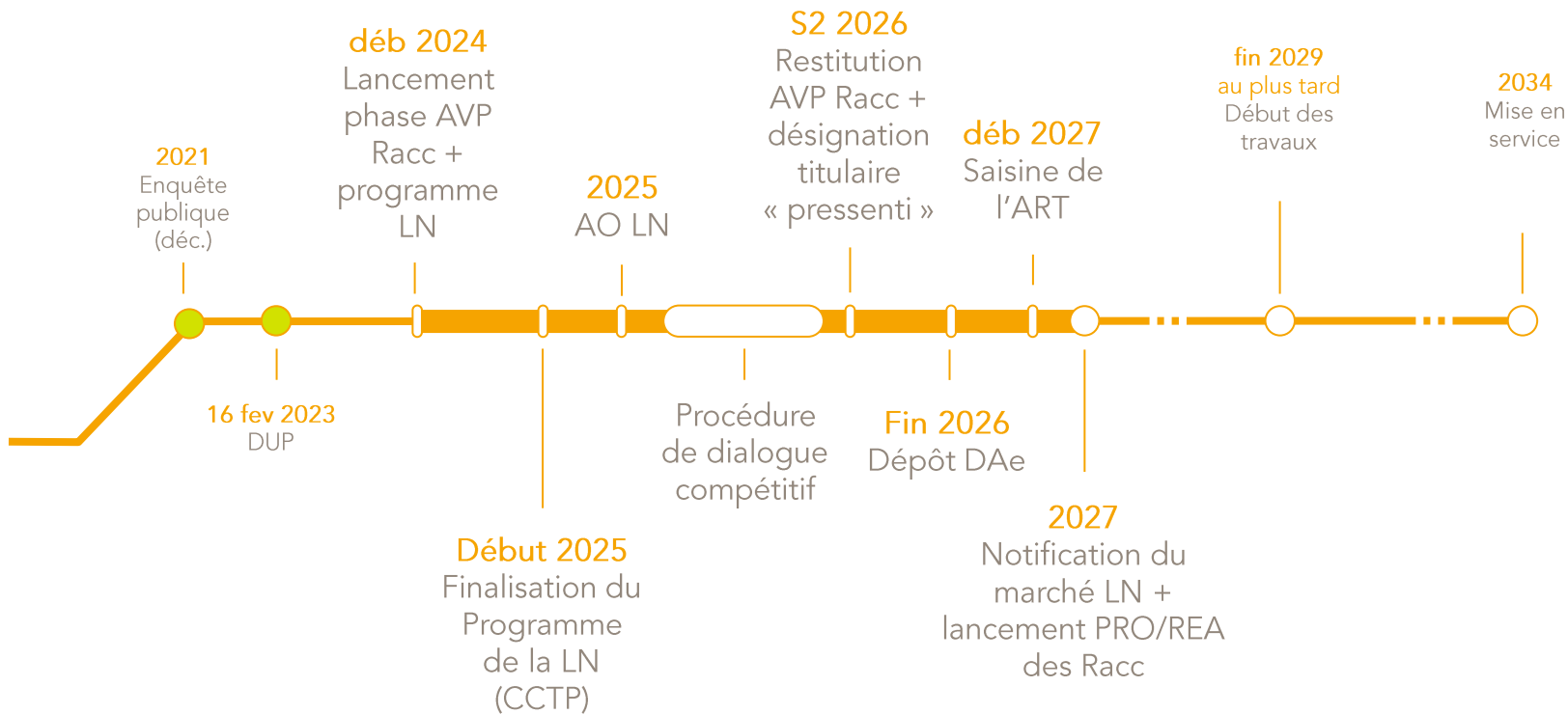
Poursuite de la consolidation des études techniques, construction du DEUP, organisation de l'enquête publique, de la saisine du conseil d'Etat et de la gestion des recours (A chiffrer)

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

The background is a solid teal color. In the top-left corner, there is a white decorative element consisting of a series of horizontal lines that curve downwards and then back up. A thick white horizontal line runs across the middle of the page. Below this line, there are two curved white lines that start from the left edge and curve downwards. Several white circles of different sizes are scattered along these lines and the horizontal line. A small teal circle is also present on the horizontal line.

PHASE 1

CALENDRIER PRÉVISIONNEL



POURSUITE DES ÉTUDES ET FINANCEMENTS

Les actions à entreprendre dès 2024 pour respecter le calendrier :

- ➔ Lancer l'AVP des raccordements à la ligne classique
- ➔ Procéder aux acquisitions de données complémentaires pour consolider le programme
- ➔ Dimensionner et pérenniser les ressources MOA (équipe) jusqu'en 2027

Une CFI « AVP Raccordements » de 30,09M€_{courants} à signer fin 2023

Et à partir de 2025

- ➔ Instruire la phase « marché » pour la ligne nouvelle, de l'appel d'offre à la notification (*AMO, indemnisation des candidats non retenus, contractualisation, traitement spécifique du viaduc de Poussan, suite des marchés en cours, etc.*)
- ➔ Construire et déposer le dossier d'Autorisation environnementale
- ➔ Anticiper l'archéologie préventive (*redevance, convention INRAP/DRAC, etc.*)

Une CFI « APD Ligne nouvelle » à signer courant 2024 dont le chiffrage en cours devra être ajusté au choix de la stratégie d'achat



SUBVENTIONS UE

CALL 2023

Le Call 2023 est le dernier appel à projet avec des budgets importants fléchés sur le RTE-T avant 2028 (Call 2027).

Pour maximiser l'assiette de subventions, le dossier qui sera déposé en janvier 2024 prendra en compte toutes les études engagées d'ici à fin 2027, périmètres phase 1&2

L'enjeu : jusqu'à 50% du montant des études.

Dans un contexte de très forte concurrence entre les projets, la robustesse du dossier reposera en grande partie sur le niveau de « maturité » du projet : définition du programme, lancement des marchés et l'assurance du financement

Il est donc indispensable que les CFI « DM » phase 2 et « AVP Racc » phase 1 soient signées à fin 2023, avant le dépôt du dossier

Concernant la CFI « APD LN », sa signature en 2024, postérieure au dépôt du dossier, viendra consolider le critère « effet catalytique » : de la participation de l'UE au projet.



ACQUISITIONS FONCIÈRES

FINANCEMENT DES AF PHASES 1&2

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

➔ Couvre les besoins 2022 jusqu'à fin 2023

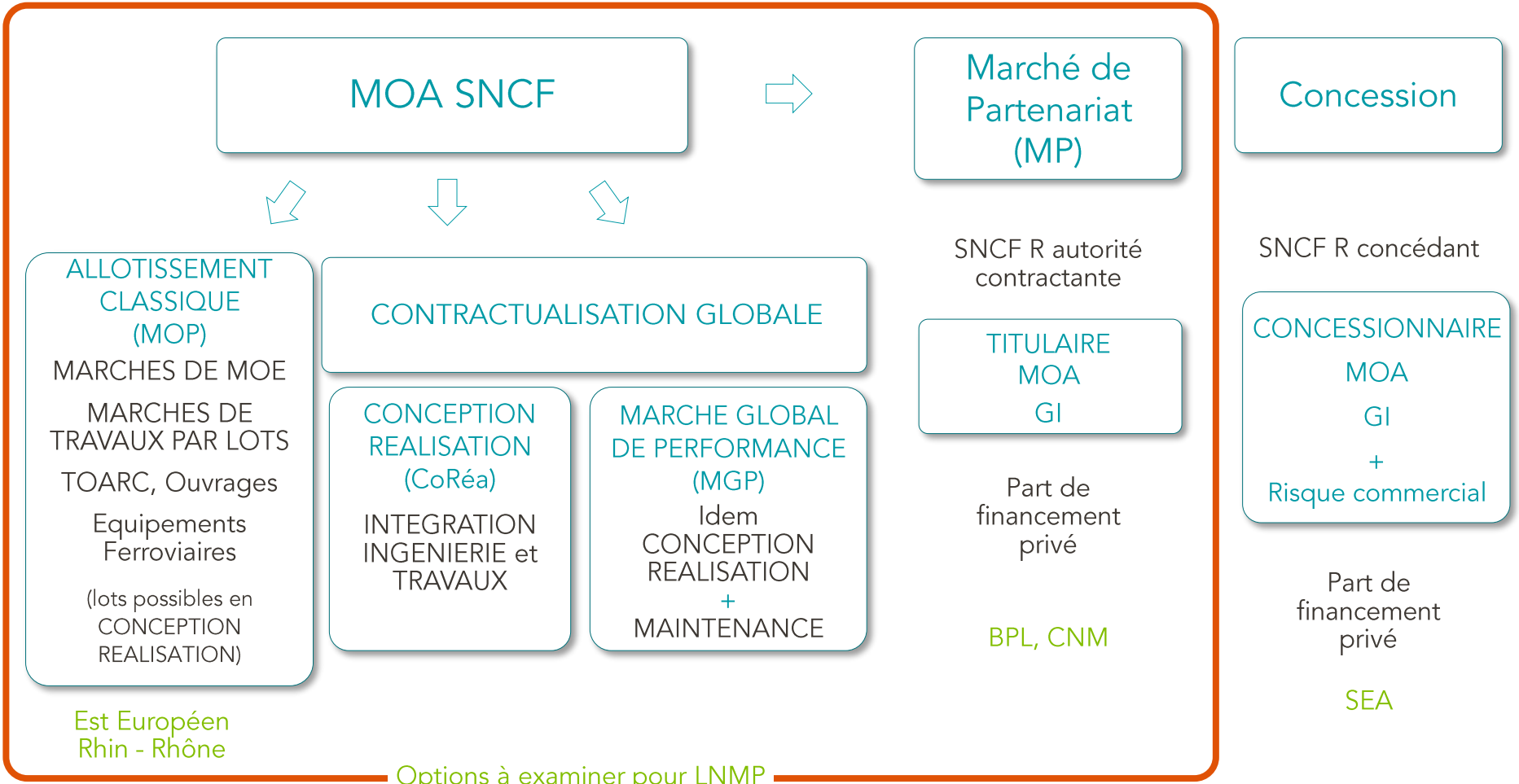
➔ Nouvelles conventions de financement « Acquisitions foncières » à signer avant fin 2023 pour couvrir les besoins 2024 d'un montant total estimé à 28M€ à ce jour + une provision pour les mises en demeures d'acquérir à venir (T4 2023) estimée à 2M€ sur la phase 2 :

- ▶ Une convention phase 1 avec l'Etat et la société de financement 18M€
- ▶ Une convention phase 2 avec l'Etat, La Région et les Collectivités 12M€

The background is a solid teal color. On the left side, there are several white decorative elements: a curved line with horizontal stripes at the top left, a white circle, a white line that curves downwards and then back up, and another white circle. A thick white horizontal bar spans across the middle of the page. The text 'STRATEGIE D'ACHAT' is centered in white, bold, uppercase letters within this bar.

STRATEGIE D'ACHAT

OPTIONS D'ORGANISATION DE LA MOA



EXPOSÉ DE LA MÉTHODE



Une analyse qui intègre

- ➔ les enjeux et les spécificités de la phase 1
- ➔ les priorités des partenaires



Une analyse qui traite

- ➔ Des risques génériques, mais également des risques spécifiques au projet LNMP
- ➔ Des aspects financiers : coûts d'investissement
- ➔ Des aspects maintenance

ENJEUX ET PRIORITÉS



SPECIFICITES ET ENJEUX PHASE 1

- ➔ Un **faible linéaire** (52 km de double voie, 7km de raccordements)
- ➔ Une section amont, le **Contournement Nîmes Montpellier, dont la maintenance a été confiée à Oc'Via** jusqu'en 2037, leur donnant une position particulière
- ➔ Un **environnement très sensible** au plan écologique et agricole (dont AOP Picpoul) faisant des mesures compensatoires un sujet majeur pour l'Autorisation Environnementale
- ➔ Des enjeux **d'insertion paysagère** très importants : viaduc de Poussan (réserve de la CE), traversée de la Gardiole (rapport de l'inspection des sites) et AOP Picpoul de Pinet (demande du syndicat de l'AOP)
- ➔ Des enjeux **hydrauliques** majeurs (conception des ouvrages, compensation) dans une région soumise à des phénomènes cévenols importants



PRIORITES DES PARTENAIRES

- ➔ Maîtrise **des coûts** de réalisation, coût financement part l'Etat
- ➔ Maîtrise **des délais**
- ➔ Maîtrise de **la qualité de l'ouvrage**, y compris acceptabilité locale (Poussan, Sète, traversée de l'AOP Picpoul...)
- ➔ Assurance de **retombées économiques locales** (achats auprès d'entreprises du territoire, création d'emplois locaux, devenir de la base travaux, etc.)

SYNTHÈSE DES ANALYSES 1/2

MONTAGE MOP

- ➔ Permet de garantir une meilleure **qualité/conformité** de l'infrastructure et son évolutivité dans le temps
- ➔ Maitrisé par SNCF Réseau avec la **bonne allocation de ressources**

Mais

- ➔ Permet des **évolutions de programme plus tardives** avec les risques associés (coût & délai), même s'il existe des avantages
- ➔ Comporte des **interfaces** de la MOA avec les MOE études et travaux **nombreuses et complexes**
- ➔ Laisse **peu de marges de manœuvre** dans la mitigation des risques principalement portés par SNCF et les co-financeurs

MARCHES GLOBAUX (CoRéa, MGP, MP)

- ➔ Permettent de **réduire le niveau de risque** porté par SNCF et les co-financeurs
- ➔ Minimisent les interfaces « marché » : un **interlocuteur unique** pour le contrat
- ➔ Dont l'organisation (proximité MOEE et MOET) est **favorable à l'optimisation** et l'innovation

Mais

- ➔ Créent des **interfaces techniques sensibles** avec le périmètre SNCF Réseau
- ➔ Nécessitent une **mobilisation de la MOA très importante** en phase marché (programme/offres/contrat)
- ➔ Portent une « **rigidité** » qui se traduit par une CLAIM pour toute demande complémentaire et/ou modification

SYNTHÈSE DES ANALYSES 2/2

COÛTS D'INVESTISSEMENT

⇒ CoRéa, MGP et MP : une efficacité admise sur les coûts (+ d'optimisation, - d'interface) qui reste cependant à chiffrer à périmètre constant.

⇒ CoRéa, MGP et MP : un transfert des risques qui se « paie » par une augmentation de la provision pour risques

⇒ MP : frais supplémentaires de structuration maîtrise d'ouvrage à travers une société dédiée estimés à 4% des coûts Conception/Réalisation (bilan Loti SEA).

⇒ MP : frais financiers intercalaires supportés par l'opérateur durant la phase travaux estimés à 5% (bilan Loti BPL), inclus dans le CAPEX pour le calcul des loyers.

⇒ CoRéa et MGP les plus favorables
sans se différencier nettement de la MOP

FOCUS MAINTENANCE

- ➔ Une section Béziers - Montpellier très courte (52km)
 - ➔ Qui rend plus difficile l'optimisation des coûts d'une maintenance externalisée (personnels, matériel, installations fixes type base maintenance ...). A titre d'exemple, coûts de maintenance au km sont 25% plus élevés sur CNM 80km, que sur BPL 214km (source compte de résultats)
- ➔ Une position du titulaire du CNM susceptible de décourager certains candidats
 - ➔ Perte des bénéfices d'une mise en concurrence sur la conception/réa (financée par les partenaires) pour une économie potentielle sur la maintenance qui ne représente par ailleurs que 15% à 20% des coûts du marché sur la durée du contrat (source MP CNM et BPL).
- ➔ Une externalisation qui serait plus pertinente à requestionner en 2037/8 (fin de contrat CNM) sur une section Nîmes - Béziers de 120km
- ➔ Une maintenance « cœur de métier » de SNCF Réseau (GI) avec des outils industriels performants mis à disposition

➔ Privilégier un contrat sans maintenance

SYNTHÈSE ET PROPOSITION



Un marché de Conception Réalisation (un lot géographique)

- ➔ Avantages des marchés globaux, dont réduction du niveau de risque porté par SNCF et les co-financeurs, sans les surcoûts financiers du MGP et du MP
- ➔ Une maintenance hors contrat assurant une meilleure mise en concurrence
- ➔ Permet de mieux piloter la prise en compte des enjeux environnementaux et paysagers de LNMP

Une décision rapidement sur le chemin critique du projet

- ➔ Une stratégie d'achat qui a un impact très important sur la consolidation du programme de l'appel d'offre « Ligne Nouvelle » (périmètres, mitigation des risques, maîtrise foncière, dossier d'autorisation environnementale, etc.)
- ➔ Une décision qui doit être prise fin 2023
- ➔ Des reports qui auront directement des conséquences sur la mise en service du projet

The image features a solid teal background. In the top-left corner, there is a decorative element consisting of a series of horizontal white lines that curve downwards and to the right. A thick white horizontal band runs across the middle of the page. Below this band, there are several white curved lines that start from the left side and curve downwards and to the right. There are also several white circles of varying sizes scattered across the design, including one large circle on the left side of the white band and a smaller one further to the right. The word "ECHANGES" is written in white, bold, uppercase letters in the upper-middle section of the page.

ECHANGES

SYNTHÈSE DES DÉCISIONS



SYNTHÈSE DES DÉCISIONS ACTÉES EN COFIL

Fonctionnalités à requestionner (mixité et gares nouvelles)

➔ Validation du périmètre et de la méthode

Financement

➔ Validation des conventions de financement **phase 2**

CFI « Décision Ministérielle » d'un montant de **24,185M€_{courants}** à signer avant fin 2023

CFI « AF » phase 2 pour d'un montant **12M€_{courants}** à signer avant fin 2023

CFI « Déclaration d'Utilité Publique » **Validation du principe, signature fin 2027**

➔ Validation des conventions de financement **phase 1**

CFI « AVP Racc » d'un montant de **30,09M€_{courants}** à signer avant fin 2023

CFI « AF » phase 1 d'un montant de **18M€_{courants}** à signer avant fin 2023

CFI « AVP LN » **a signer fin 2024 (chiffrage en cours)**

Stratégie d'achat phase 1

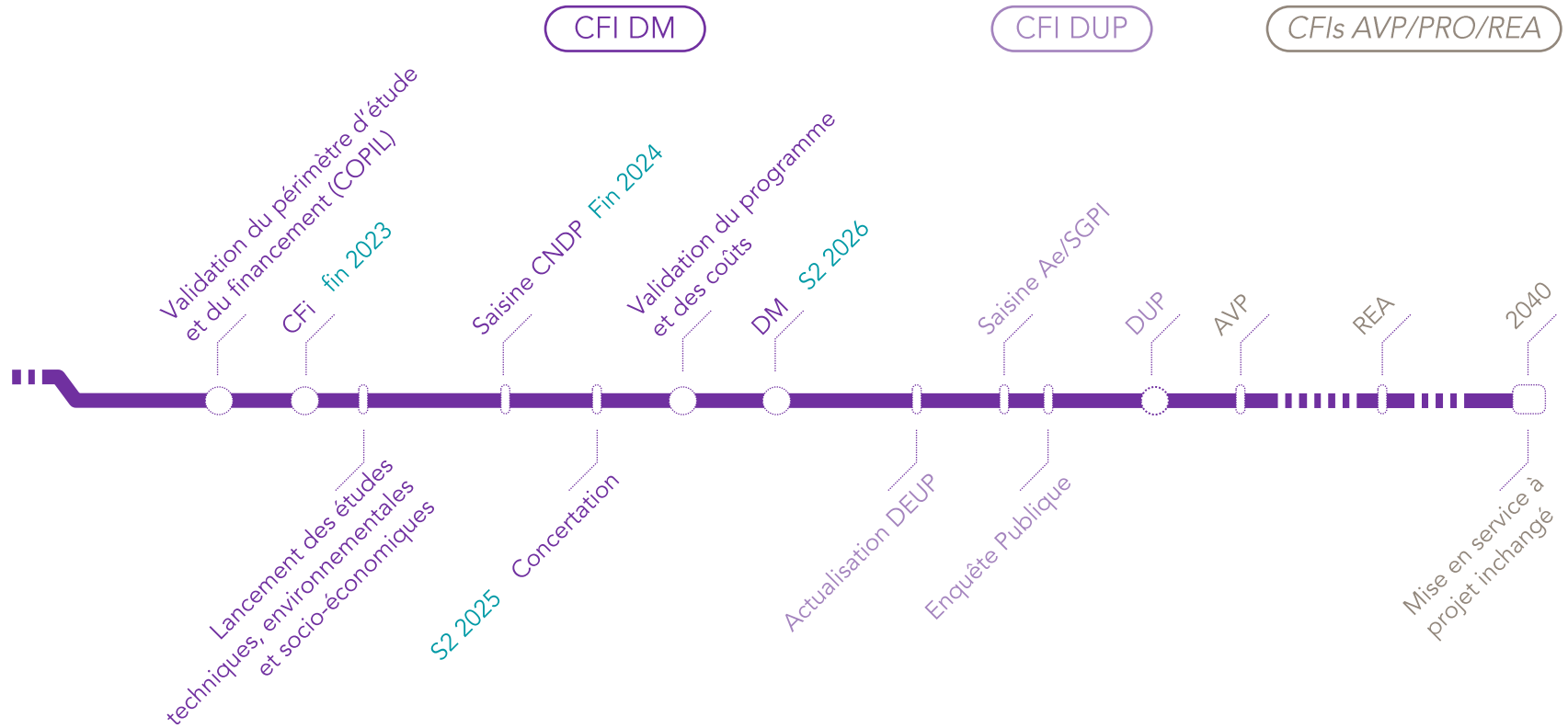
➔ Décision à formaliser pour fin 2023

MERCI

ANNEXES

A decorative graphic on a teal background. It features a white horizontal bar that curves downwards on the left side. There are several white circles and dots of varying sizes along this bar. In the top-left corner, there is a pattern of white horizontal lines that curves downwards. In the bottom-left corner, there is a pattern of white horizontal lines that curves upwards.

CHRONIQUES DES CFI PHASE 2



CHRONIQUES DES CFI PHASE 1

