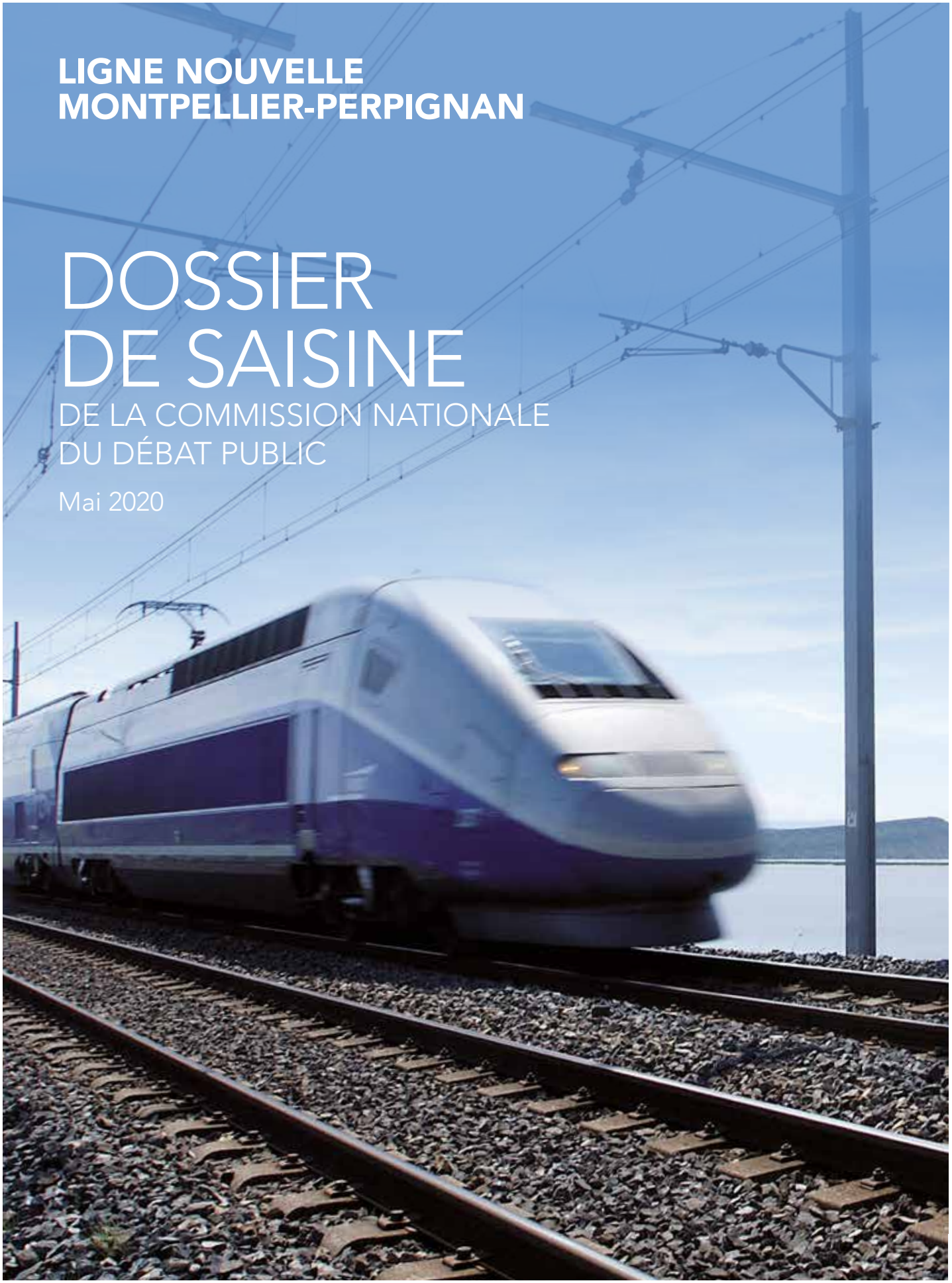
LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

DOSSIER DE SAISINE

DE LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC

Mai 2020



SOMMAIRE

L'ESSENTIEL SUR LE PROJET LNMP . . . 5

1 - LE DÉBAT PUBLIC DE 2009 ET LA DÉCISION DU MAÎTRE D'OUVRAGE . . . 11

1.1 Le projet présenté au débat public en 2009 . . . 12

1.1.1 Les origines du débat public . . . 12
1.1.2 Quatre scénarios et deux couloirs de passage proposés au débat public . . . 12
1.1.3 Le financement des études de projet . . . 14

1.2 La participation et les enseignements tirés du débat public . . . 14

1.2.1 Une participation importante et de riches échanges . . . 14
1.2.2 Les enseignements du débat public . . . 15

1.3 Les décisions du maître d'ouvrage : un projet évolutif pour les 100 ans à venir . . . 15

2 - LA CONCERTATION POST DÉBAT PUBLIC DEPUIS 2010 . . . 17

2.1 Le cadre général de la concertation . . . 18

2.1.1 Les principes et les objectifs de la concertation . . . 18
2.1.2 Le dialogue avec les acteurs organisé selon différentes échelles . . . 19
2.1.2.1 La gouvernance . . . 19
2.1.2.2 Les différentes instances de concertation . . . 19

2.2 Les étapes de la concertation . . . 21

2.2.1 De 2010 à 2011, l'étape 1 . . . 21
2.2.2 De 2012 à 2013, l'étape 2 partie 1 . . . 22
2.2.3 De 2014 à 2016, l'étape 2 partie 2 . . . 23

2.3 Les orientations récentes . . . 25

2.3.1 2016-2017 : la décision de phasage du projet . . . 25
2.3.2 2017-2020 : du rapport Duron à la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) . . . 26
2.3.3 Projet d'Intérêt Général (PIG) 2019 :
l'actualisation des emplacements réservés du projet dans les documents d'urbanisme . . . 27

3 - L'OBJET DE LA DEMANDE DE DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE : LA PHASE 1 MONTPELLIER-BÉZIERS . . . 29

3.1 Une offre de service mixte . . . 30

3.1.1 - Des conditions de circulations améliorées pour les voyageurs . . . 30
3.1.2 - Un renforcement des capacités du fret . . . 31

3.2 L'insertion du projet dans les territoires entre Montpellier et Béziers . . . 32

3.2.1 Le secteur des Vallées du Libron et de l'Hérault . . . 33
3.2.2 Le secteur du Bassin de Thau . . . 34
3.2.3 Le secteur Gardiole et Mosson . . . 35

3.3 Une évaluation socio-économique positive du projet . . . 36

3.4 Le coût et le financement du projet . . . 36

3.4.1 Le coût du projet . . . 36
3.4.2 Le financement du projet . . . 37

3.5 Le calendrier actualisé du projet . . . 38

4 - LES ACTIONS À CONDUIRE AVANT L'ENQUÊTE PUBLIQUE . . . 41

4.1 Saisir la CNDP, mettre à jour les études et prévoir les consultations administratives nécessaires . . . 42

4.2 Identifier les enjeux d'une reprise du dialogue avec le territoire pour le mobiliser en vue de l'enquête publique . . . 43

4.2.1 La prise en compte des positions des acteurs du territoire . . . 43
4.2.2 Les enjeux de cette nouvelle phase de dialogue . . . 44

4.3 Acter un dispositif d'information et de participation adapté à l'état d'avancement du projet et au contexte post Covid-19 . . . 44

4.3.1 Une rencontre avec les publics en deux temps . . . 45
4.3.1.1 Un premier temps d'échanges avec les maires des communes concernées par la phase 1 . . . 45
4.3.1.2 Un deuxième temps d'échanges avec le grand public . . . 45

4.3.2 Le périmètre géographique . . . 45

4.3.3 Les modalités communes à l'échelle du projet global (Montpellier-Perpignan) . . . 45
4.3.3.1 L'annonce de la consultation du public . . . 45
4.3.3.2 L'information sur le projet . . . 45
4.3.3.2 L'échange et l'expression des avis du public . . . 46

4.3.4 Les modalités spécifiques à l'échelle du projet phase 1 (Montpelier-Béziers) . . . 46
4.3.4.1 Une réunion publique d'ouverture . . . 46
4.3.4.2 Des ateliers couvrant les principales thématiques du projet . . . 46
4.3.4.3 Des modalités d'expression renforcées à l'échelle de chacune des 18 communes . . . 46

ANNEXES . . . 49

L'ESSENTIEL SUR LE PROJET LNMP

UN PROJET DE LONGUE DATE RELANCÉ ET FORTEMENT ATTENDU

Le projet ferroviaire de Ligne Nouvelle Montpellier–Perpignan (LNMP), dont les origines remontent aux années 90, ont fait l'objet d'un débat public organisé par la Commission nationale du débat public (CNDP) en 2009, après un long processus de maturation durant les années 2000. L'opportunité ayant été validée, des études de conception ont été engagées et et s'en est suivi un processus de concertation continue entre 2010 et 2016.

L'objectif fut alors de définir, avec l'ensemble des acteurs du territoire, une zone de passage préférentielle, puis un tracé, l'emplacement des gares nouvelles mais aussi les modalités de desserte et les sections aptes à la mixité ferroviaire (fret + voyageurs).

Entre 2011 et 2017, le projet a fait l'objet de quatre décisions ministérielles (DM) validant ces différents points. La dernière (DM n°4 du 1er février 2017) a particulièrement acté le phasage de réalisation du projet. Puis, en janvier 2018, le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures, dit « rapport Duron », a retenu la LNMP dans les priorités d'investissements.

En janvier 2019, à la suite d'une consultation publique fin 2018, trois arrêtés préfectoraux ont permis d'actualiser le Projet d'intérêt général (PIG) initial (datant de 2000) sur l'intégralité du projet LNMP.

Enfin, à travers la Loi d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019, le projet est désormais jugé prioritaire par le Gouvernement qui demande de poursuivre les études en vue de l'engagement des travaux de la section Montpellier-Béziers à l'horizon de 10 ans et ceux de la section Béziers-Perpignan à l'horizon de 20 ans.[1]

Compte tenu des étapes ainsi franchies et des orientations de l'État, la réalisation du projet LNMP fait désormais l'objet de fortes attentes en Occitanie. Les inondations d'octobre 2019 dans l'Hérault et la coupure du réseau ferré structurant au niveau de Béziers ont conduit à une forte mobilisation des acteurs politiques et des usagers pour la reprise du projet.

Lors de la rencontre du 4 décembre 2019 avec la Présidente du Conseil Régional Occitanie, le Secrétaire d'État en charge des transports a souhaité que se réunisse le Comité de Pilotage (COPIL) LNMP, afin de relancer le projet avec l'ensemble des partenaires cofinanceurs, dans l'objectif de lancer en 2020 le processus d'enquête publique en vue de la Déclaration d'Utilité Publique.

Mme Régine Bréhier, membre permanent du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) a également été nommée présidente du Comité Technique (COTECH).

Dans la perspective de l'ouverture de l'enquête publique sur la première section de la ligne nouvelle entre Montpellier et Béziers, et compte tenu du délai depuis la clôture du débat public en 2009, SNCF Réseau[3] saisit la CNDP au titre de **l'article L121-12 du code de l'environnement[4].**

1 – Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, exposé des motifs.
2 – Le 1er janvier 2015, Réseau Ferré de France est devenu SNCF Réseau.
Cette nouvelle dénomination sociale est la seule employée dans le présent document.
3 – Délai de 5 ans applicable à la clôture du débat public, porté à 8 ans par l'ordonnance n°2016-1060 du 3 août 2016.
4 – Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, exposé des motifs.

La CNDP devra statuer, à partir du présent dossier, sur l'opportunité de relancer une concertation avec le public avant l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique[1]. Ce dossier s'attache donc à présenter les enjeux du projet, les phases d'études et de concertation mises en œuvre, la description du projet soumis à l'enquête publique et la prochaine étape de participation du public envisagée par le maître d'ouvrage avant le lancement de l'enquête publique.

LES OBJECTIFS DU PROJET

Face aux besoins de déplacement à différentes échelles, locale, régionale, nationale et même internationale, le projet :

- Répond à la demande croissante de mobilité et aux problèmes de congestion actuels sur l'axe ferroviaire littoral de l'Occitanie entre Montpellier et Perpignan ;
- Créé les conditions d'un report modal des flux internationaux et d'une croissance de l'offre régionale ;
- Offre un service à haute fréquence le long de l'axe littoral ;
- Assure la continuité de la grande vitesse ferroviaire entre la France et l'Espagne.

LES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DU PROJET

Le projet consiste en :

- La réalisation d'une ligne nouvelle sur 150 km entre Montpellier (Hérault) et Toulouges (Pyrénées-Orientales), reliant le Contournement de Nîmes Montpellier (CNM) au Nord et la section internationale France Espagne au Sud (Línea Figueras Perpignan) ;
- Des raccordements (30 km) au réseau existant ;
- La création de 2 gares nouvelles **pour desservir l'Ouest héraultais** (à Béziers) **et l'Est audois** (à Narbonne). Les gares existantes de Sète, Agde, Béziers, Narbonne et Perpignan continueront d'être desservies grâce à des raccordements entre la ligne nouvelle et la ligne existante ou en correspondance avec des services régionaux.

LES FONCTIONNALITÉS DU PROJET : UNE LIGNE MIXTE VOYAGEURS + FRET

La ligne sera en capacité d'accueillir des trains de marchandises en plus des trains voyageurs (ligne mixte) entre Montpellier et Béziers ainsi qu'au droit de la plaine du Roussillon (Rivesaltes-Toulouges).

Les performances des circulations de voyageurs seront améliorées, sur les liaisons nationales radiales vers Paris ou intersecteurs entre les façades atlantique et méditerranéenne, vers l'international que ce soit sur des longs parcours ou en transfrontalier, ainsi que sur des liaisons régionales ;

De nouvelles capacités pour le transport de marchandises seront créées dans la continuité de la section internationale France Espagne.

Les sections à grande vitesse sont prévues pour une exploitation commerciale à 320 km/h à compter de la mise en service, vitesse correspondant aux dernières lignes à grande vitesse mises en service. Afin d'anticiper les évolutions futures, le tracé est conçu pour une vitesse de circulation jusqu'à 350 km/h.

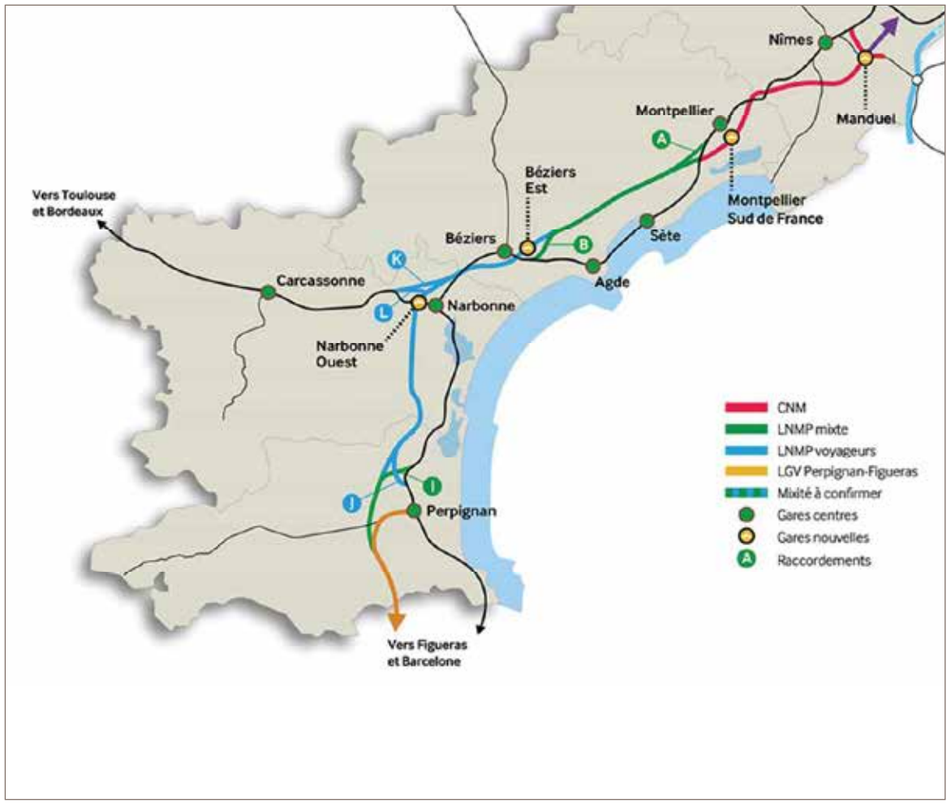
1 – Pour faciliter la lecture, l'expression « enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique » sera mentionnée « enquête publique » dans le reste du document.

La 1re phase du projet, objet de la demande de déclaration d'utilité publique, concerne la section mixte Montpellier-Béziers (52,3 km de ligne nouvelle et 2 raccordements, soit 7 km), sans gare nouvelle.

18 communes sont concernées :

Béziers,
Cers,
Villeneuve-lès-Béziers,
Monblanc,
Bessan,
Florensac,
Pinet,
Pomérols,
Saint-Thibéry,
Gigean,
Loupian,
Mèze,
Poussan,
Fabrègues,
Lattes,
Montpellier,
Saint Jean de Vedas,
Villeneuve-lès-Maguelone.

LE PROJET LNMP COMPLET



LES DATES CLÉS DU PROJET

1990

Première proposition de tracé pour le « TGV® Languedoc-Roussillon » jusqu'à la frontière espagnole.

1996

Ajournement du projet de « TGV® Languedoc-Roussillon » suite à la publication du rapport « Rouvillois ».

1999-2000

Nouveau départ pour le projet de ligne nouvelle, qualifié de Projet d'Intérêt Général (PIG 2000).

2006

17 MARS : Lancement des études préalables en vue d'un débat public à la demande du Ministre des Transports.

Débat public VRAL (Vallée du Rhône Arc Languedocien) rappelant dans ses conclusions la saisine de la Commission Nationale de Débat Public (CNDP) en vue d'un débat public sur le projet Montpellier-Perpignan.

2008

4 AOÛT : Saisine de la CNDP par SNCF Réseau.

2009

MARS-JUILLET : Débat public sur le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan et décision du maitre d'ouvrage du 26 novembre 2009 de poursuivre les études.

2010

8 FÉVRIER : Lettre de mission du Ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer au Préfet de Région Languedoc-Roussillon fixant les conditions d'organisation des études préalables à la DUP du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

3 MARS 2010 : Nomination du garant de la concertation, Jean-Pierre Richer

FÉVRIER 2010-JUIN 2011 : Concertation sur l'étape 1 des études préalables visant à définir une zone de passage de 1 000 m de large.

2011

JUIN : Publication du compte rendu du garant.

14 NOVEMBRE : Décision ministérielle n°1 :

→ Acte la Zone de Passage Préférentielle (ZPP),

→ Demande de préciser les modalités de desserte,

→ Engage la poursuite des études pour préciser la pertinence de la mixité.

2012

NOVEMBRE 2012-MAI 2013 : 1re phase de concertation sur l'étape 2 des études préalables visant à poursuivre la recherche d'un tracé, l'identification des haltes et la définition de l'offre de service (mixité de la ligne).

2013

MAI : Publication du 2e compte rendu du garant.

13 JUIN : Rapport de la commission « Mobilité 21 » qui place le projet LNMP dans les secondes priorités (horizon 2030-2050).

15 DÉCEMBRE : Décision ministérielle n°2 qui acte la création de :

→ 2 gares nouvelles à Béziers-Est et Narbonne-Ouest,

→ Une LGV mixte (fret + voyageurs) de Montpellier à Béziers,

→ Une LGV voyageurs de Béziers à Rivesaltes.

2014

AVRIL 2014-JUIN 2015 : 2e phase de concertation sur l'étape 2 des études préalables visant à définir précisément le tracé et l'implantation des gares nouvelles.

2015

JUIN : Publication du 3e compte rendu du garant.

SEPTEMBRE-OCTOBRE : Saisine de la CNDP le 15 septembre en vue de la tenue de l'enquête publique (dépassement du délai de 5 ans depuis clôture du débat public). Décision de la CNDP du 7 octobre actant qu'il « *n'y a pas lieu d'organiser un nouveau débat public* » et recommandant de poursuivre le processus de concertation jusqu'au lancement de l'enquête publique.

2016

29 JANVIER : Décision ministérielle n°3 qui valide le tracé proposé, définit la localisation des gares nouvelles, acte les raccordements aux lignes existantes, valide la mixité de Rivesaltes à Toulouges et fixe le coût du projet à 5,52 milliards d'euros aux conditions économiques de juillet 2014. Elle acte également la mise en place d'une mission de financement.

MAI : Remise aux services de l'État du dossier d'enquête publique sur le projet complet.

2017

1ER FÉVRIER : Décision ministérielle n°4 confirmant les décisions prises en 2016. Elle acte également la mise à l'enquête publique d'une première phase entre Montpellier et Béziers en 2018, et arrête le coût du projet à 1,85 milliard d'euros aux conditions économiques de juillet 2014. La mise à jour du PIG est également actée.

30 AOÛT : Remise aux services de l'État du dossier d'enquête publique sur le projet phasé.

2018

30 JANVIER : Rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures, dit « rapport Duron », retenant la LNMP dans les priorités d'investissements.

22 OCTOBRE -23 NOVEMBRE : Consultation publique sur la mise à jour du Projet d'intérêt général datant de 2000 avec pour objectif d'actualiser les emplacements réservés du projet dans les documents d'urbanisme.

2019

30 JANVIER : Publication des arrêtés préfectoraux de Projet d'Intérêt Général (PIG 2019).

24 DÉCEMBRE : La Loi d'Orientation des Mobilités prévoit l'engagement des travaux de la section Montpellier-Béziers à l'horizon 10 ans.

2020

12 FÉVRIER ET 13 MARS : Courriers du ministère de la Transition écologique et solidaire et du préfet de la région Occitanie portant sur l'élaboration de la convention de financement et la réunion du Comité de pilotage du projet.

14 MAI : Réunion du 16e Comité technique (COTECH) de redémarrage du projet.

COURANT JUIN : Réunion du Comité de pilotage du projet.

01
LE DÉBAT PUBLIC DE 2009 ET LA DÉCISION DU MAÎTRE D'OUVRAGE

1.1 – LE PROJET PRÉSENTÉ AU DÉBAT PUBLIC EN 2009

1.1.1 – LES ORIGINES DU DÉBAT PUBLIC

Dans un courrier du 17 mars 2006 destiné au Préfet de Région, M. Perben, Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer s'exprimait sur la suite à donner au projet : *« j'ai décidé de lancer les études pré-fonctionnelles d'une ligne Montpellier-Perpignan ainsi que des options éventuelles d'aménagement réutilisant en tout ou partie de la ligne actuelle afin de préparer le débat public, dans l'objectif qu'il puisse se tenir à l'horizon 2008 ».*

Ce débat public devait alors tenir compte :

- **de l'évolution des déplacements et des objectifs assignés au réseau ferroviaire pour l'ensemble des trafics** (passagers internationaux, fret international, transports régionaux) ;
- **de l'évolution à long terme de la liaison Bordeaux–Toulouse/Narbonne ;**
- **de l'insertion d'un tel projet dans l'environnement,** notamment au regard des crues et de leur traitement.

Ce courrier demandait également la mise en place d'un comité de pilotage afin d'assurer une information régulière des différents partenaires sur l'avancement des études et des procédures du projet.

1.1.2 – QUATRE SCÉNARIOS ET DEUX COULOIRS DE PASSAGE PROPOSÉS AU DÉBAT PUBLIC

SNCF Réseau propose au débat public, en accord avec les cofinanceurs, **quatre scénarios contrastés**, afin de mettre en évidence les incidences de chacun d'eux. Trois d'entre eux impliquent la création d'une ligne nouvelle, le quatrième nécessite l'aménagement lourd de la ligne existante.

1 SCÉNARIO « LGV VOYAGEURS À 320 KM/H »

Ligne nouvelle à grande vitesse (LGV) dédiée aux TGV® (jusqu'à 320 km/h) avec cinq gares nouvelles entre Nîmes et Perpignan : Nîmes, Montpellier, secteur Est de Béziers, secteur Ouest de Narbonne, secteur Nord ou Ouest de Perpignan.

2 SCÉNARIO « LIGNE NOUVELLE VOYAGEURS À 220 KM/H ET FRET À 120 KM/H »

Ligne nouvelle mixte fret (100-120 km/h) et voyageurs (220 km/h), avec une gare nouvelle à Montpellier et une desserte des autres agglomérations par les gares actuelles.

3 SCÉNARIO « LGV VOYAGEURS À 300 KM/H ET FRET À 120 KM/H »

Ligne nouvelle à grande vitesse (LGV) mixte fret (100-120 km/h) et voyageurs (jusqu'à 300 km/h) avec quatre gares nouvelles entre Nîmes et Perpignan : Nîmes, Montpellier, entre Béziers et Narbonne, secteur Nord ou Ouest de Perpignan.

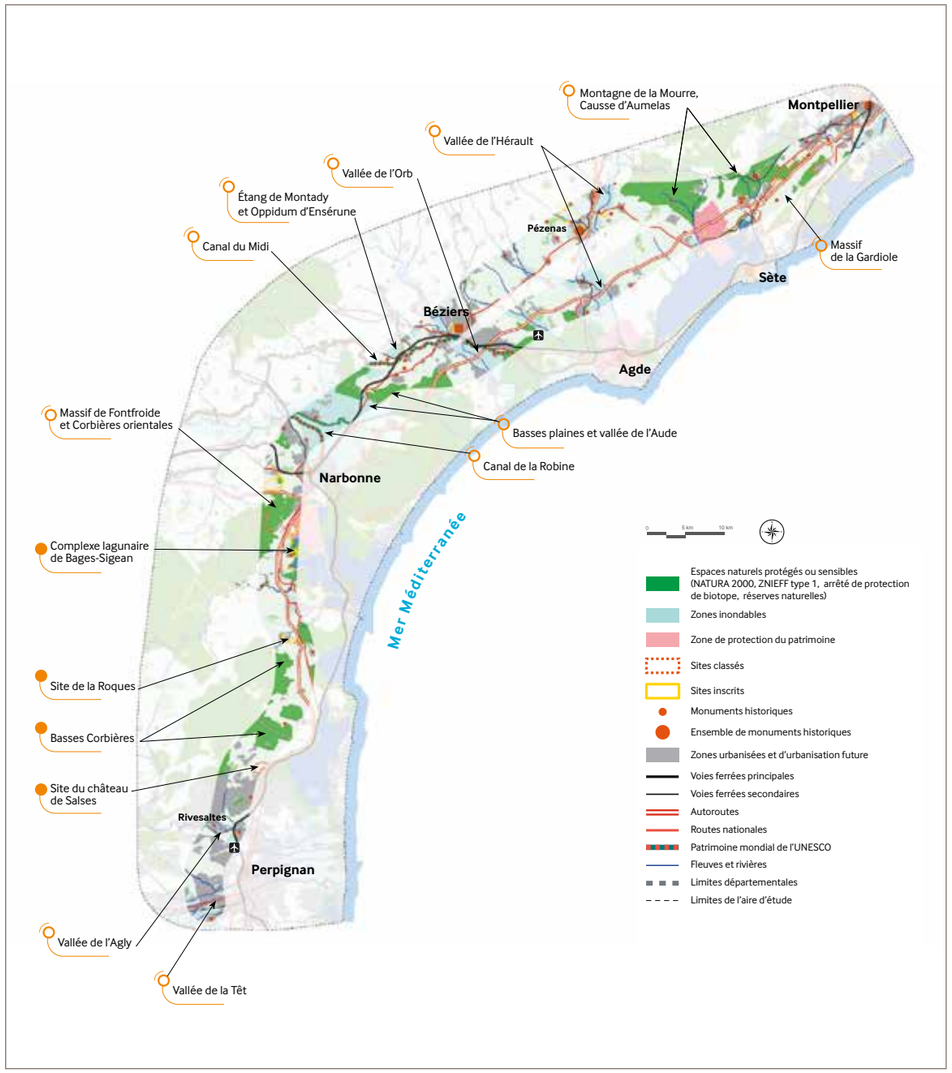
4 SCÉNARIO « DOUBLEMENT PARTIEL DE LA LIGNE EXISTANTE »

Modernisation lourde de l'infrastructure existante accueillant TER, TGV® (jusqu'à 160 km/h) et trains de fret, avec deux gares nouvelles près de Nîmes et près de Montpellier sur le Contournement de Nîmes et de Montpellier (CNM). Dans ce scénario, il n'est pas construit de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan mais des sections à trois ou quatre voies, de part et d'autre de la ligne existante entre Montpellier et Narbonne.

Deux couloirs de passage sont également proposés au débat public :

Pour élaborer les couloirs de passage du projet, SNCF Réseau privilégie une démarche progressive et concertée. Après un recensement et un classement des sensibilités environnementales, deux couloirs de passage de 5 km de large entre Montpellier et Narbonne (sur 5 étudiés), se rejoignant en un couloir unique entre Narbonne et Perpignan (sur 2 étudiés), sont proposés au débat.

LES DEUX COULOIRS DE PASSAGE PROPOSÉS AU DÉBAT



1.1.3 – LE FINANCEMENT DES ÉTUDES DE PROJET

Soutenu par l'Europe, l'État, la Région Languedoc-Roussillon, le projet LNMP bénéficie déjà au moment du débat public de la **mobilisation de la plupart des collectivités territoriales du Languedoc et du Roussillon**: elles en font un levier majeur de leur développement et de leur attractivité.

Outre le coût estimé de l'investissement du projet, un budget prévisionnel est établi pour les études et procédures à engager jusqu'à l'obtention de la déclaration d'utilité publique. Estimé début 2010 à 42 M€ courants, il porte sur trois étapes du processus: études, concertation préalable à l'enquête publique et coût d'organisation de l'enquête.

Les études sont cofinancées par l'État, SNCF Réseau et la Région Occitanie , ainsi que les collectivités partenaires, suivant les clés de répartition retenues pour les pré-études fonctionnelles et le débat public. Une subvention européenne, contractualisée par un *Grant Agreement* (convention de subvention) est accordée par l'Union Européenne pour la phase d'études en cours. Son montant est de 10,75 M€ sur la base de 21,5 M€ de dépenses éligibles.

Afin de porter les premières acquisitions foncières rendues urgentes et obligatoires par le Projet d'Intérêt Général (PIG), une convention de financement foncier d'un montant de 20 M€ est approuvée et signée le 08/12/2014, complétée par une convention de 5 M€ supplémentaire signée le 02/12/2019. Elle fait suite à une première convention entre l'État et SNCF Réseau sur la période 2000-2008 pour un montant de 3,81 M€ (signée le 26/06/2000).

1.2 – LA PARTICIPATION ET LES ENSEIGNEMENTS TIRÉS DU DÉBAT PUBLIC

Le débat public a été organisé du 3 mars au 3 juillet 2009 sous l'égide d'une Commission Particulière du Débat Public (CPDP) et sur le fondement des documents d'information sur le projet préparés par le maître d'ouvrage. **Il a permis à l'ensemble des acteurs et au grand public de se prononcer sur les différents scénarios, l'implantation de gares nouvelles, le couloir de passage et la mixité du projet et de questionner le maître d'ouvrage sur les dispositifs et solutions qu'il pouvait mettre en œuvre pour compenser les impacts prévisibles.**

1.2.1 – UNE PARTICIPATION IMPORTANTE ET DE RICHES ÉCHANGES

La CPDP a mis en œuvre divers moyens de communication et de participation pour informer le public, afin qu'il puisse largement s'exprimer.

Le débat public a été préparé, structuré et animé de sorte à respecter trois principes essentiels: **la transparence, l'argumentation et la neutralité.**

Le dispositif élaboré par la CPDP a permis une large participation du public et des acteurs.

Elle s'est traduite par:

- → **12** réunions publiques (**3 500** participants),
- → **2** journaux du débat,
- → **83** cahiers d'acteurs,
- → **669** contributions et avis,
- → **19 780** connexions Internet et **1 988** questions posées sur le site,
- → **600** articles de presse écrite et sujets traités par les radios ou télévisions.

Dans le bilan qu'elle en a dressé, la CNDP estime que le débat s'est déroulé *«dans d'excellentes conditions; les échanges ont été approfondis, l'assistance satisfaisante, l'ambiance jamais tendue. Les cahiers d'acteurs, questions, avis et contributions sont arrivés en nombre et toutes les catégories d'acteurs – élus, socioprofessionnels, associations – ont très activement participé aux discussions»*.

1.2.2 – LES ENSEIGNEMENTS DU DÉBAT PUBLIC

Le débat a été riche et instructif. Il a mis en lumière l'opportunité du projet, dont **la réalisation est vivement souhaitée et attendue,** *«car il contribuerait à la poursuite d'objectifs largement partagés: développement et désenclavement de divers territoires, lutte contre les émissions de CO_2, amélioration du transfert modal, contribution à la relance économique, meilleure continuité ferroviaire entre l'Espagne et le reste du continent européen»*, souligne le Président de la CNDP dans le bilan évoqué.

Le débat public ayant validé l'opportunité du projet, SNCF Réseau a alors pris la décision d'y donner suite.

Couverture du bilan du débat public de 2009

1.3 – LES DÉCISIONS DU MAÎTRE D'OUVRAGE: UN PROJET ÉVOLUTIF POUR LES 100 ANS À VENIR

Le Conseil d'administration de SNCF Réseau du 26 novembre 2009 décide:

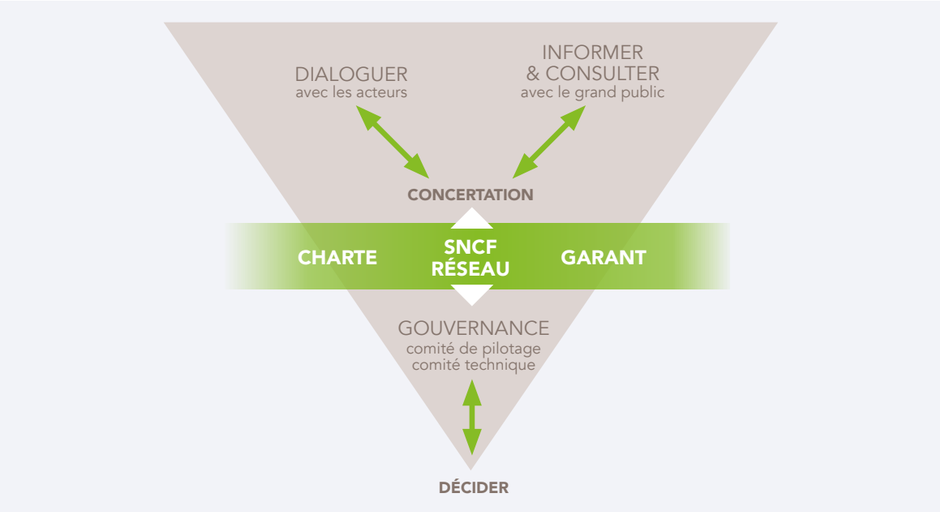
- → **de poursuivre les études relatives à la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan** sous l'égide d'un comité de pilotage associant notamment l'État et les collectivités territoriales participant au financement de ces études;
- → **d'inscrire ce projet dans une vision évolutive** du réseau qui permette, via un doublet de ligne, le développement de la grande vitesse, du transport régional de voyageurs et du fret;
- → **d'inscrire les études dans le couloir de passage dit «Plaine littorale»** entre Montpellier et Narbonne, et dans le couloir "Corbières littorales" proposé entre Narbonne et Perpignan;
- → **de conduire ce projet en cohérence avec la réalisation du Contournement de Nîmes et de Montpellier** et l'avancée des études sur l'axe Toulouse-Narbonne;
- → **de poursuivre les études sur les gares et dessertes régionales;**
- → **de lancer les études préalables à la déclaration d'utilité publique,** en déployant parallèlement un dispositif d'information et de dialogue sur l'avancement du projet adapté aux attentes des différents interlocuteurs de SNCF Réseau, en demandant à la CNDP d'être garante de la participation des acteurs à ce processus.

02
LA CONCERTATION POST DÉBAT PUBLIC DEPUIS 2010

2.1 – LE CADRE GÉNÉRAL DE LA CONCERTATION

Sur la base des enseignements des études préalables au débat public et du débat public lui-même, SNCF Réseau a souhaité poursuivre et renforcer son dispositif de concertation lors des études préalables à la déclaration d'utilité publique.

DISPOSITIF GÉNÉRAL DE CONCERTATION



2.1.1 – LES PRINCIPES ET LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

SNCF Réseau a mis en place une Charte de la concertation pour définir et encadrer la démarche de concertation. Elle reposait sur quatre objectifs : maintenir un fil continu de dialogue et d'information avec les acteurs du territoire et le grand public, enrichir le projet, faciliter son acceptation et préparer la déclaration d'utilité publique.

La charte de la concertation

LA CHARTE DE LA CONCERTATION

La Charte présente la démarche de concertation accompagnant les études préalables à l'enquête publique de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan conduites par SNCF Réseau. SNCF Réseau s'engage à respecter et à mettre en place les objectifs, les instances et les règles de la concertation décrites dans la Charte. La Charte s'adresse à tous les partenaires de SNCF Réseau et aux acteurs qui souhaitent contribuer à l'élaboration du projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan. Chaque acteur participant à la concertation prend connaissance de la Charte et est invité à en respecter les termes.

LE GARANT DE LA CONCERTATION

Pour veiller au bon déroulement de la concertation, conformément à l'engagement pris à l'issue du débat public, SNCF Réseau, en accord avec la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a désigné un garant : Monsieur Jean-Pierre Richer, chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public pendant la phase postérieure au débat public et jusqu'à l'enquête publique. Membre de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP) de mars à juillet 2009, il bénéficie d'une connaissance approfondie du contexte et de l'environnement du projet et de ses acteurs.

À l'issue de chaque temps fort de la concertation :

→ **Le garant** a établi un compte rendu de ce qu'il a pu observer sur la période (3 comptes rendus en tout).

→ **SNCF Réseau**, de son côté, a rendu compte à ses partenaires des avis exprimés, avant leur prise de décision et a également réalisé ses propres bilans.

L'ensemble de ces éléments a été rendu public, via le site internet du projet LNMP et transmis à la CNDP.

Le Préfet de Région a, quant à lui, lancé une consultation formelle auprès des acteurs préalablement à chaque décision ministérielle, et transmis une synthèse de cette consultation formelle au Ministre concerné.

2.1.2 – LE DIALOGUE AVEC LES ACTEURS ORGANISÉ SELON DIFFÉRENTES ÉCHELLES

Le dialogue a reposé sur des temps de travail, d'échange et d'information avec les différentes catégories d'acteurs telles que définies par le Grenelle de l'Environnement. Ce dispositif visait à associer de manière transparente, au plus près de leurs préoccupations, les acteurs représentatifs du territoire au fur et à mesure de l'avancement des études. Leurs demandes, suggestions et avis ont contribué à enrichir le projet.

Élus, associations, acteurs socio-économiques et services de l'État, tous ont eu un rôle dans l'avancement progressif du projet.

2.1.2.1 – LA GOUVERNANCE

Fixée pour l'ensemble des études préalables à l'enquête publique dans la lettre du 8 février 2010 du Ministre au Préfet de Région, la gouvernance du projet est définie de sorte à garantir une prise de décisions cohérente et partagée entre SNCF Réseau et les cofinanceurs des études, grâce à la mise en place d'un processus de validation progressive : éclairé par un comité technique (COTECH), le comité de pilotage (COPIL) propose des choix, qui font l'objet de décisions ministérielles après consultation formelle des acteurs par le Préfet de Région.

Composé de l'ensemble des partenaires cofinanceurs du projet, le COPIL est placé sous la co-présidence du Préfet de Région et du Président de Région. Composé de représentants et des experts techniques des services de l'État, de SNCF Réseau et des collectivités partenaires, le COTECH, présidé par un membre permanent du CGEDD prépare les décisions du COPIL, sur la base des concertations menées dans les territoires.

2.1.2.2 – LES DIFFÉRENTES INSTANCES DE CONCERTATION

La concertation s'est articulée autour de différents dispositifs de travail et d'échanges :

→ **Les commissions consultatives**

Présidées par un représentant de l'État, elles ont associé les élus des collectivités locales et les parlementaires pour échanger, bénéficier de leur connaissance fine du territoire, leur permettre de s'approprier les éléments du projet et recueillir formellement leurs avis sur les études et les productions des ateliers.

→ **Les ateliers thématiques**

Réunissant des représentants des organismes socio-professionnels (chambres consulaires, représentants du monde économique et agricole), des associations agréées et des fédérations, des institutions ou organismes divers (parcs naturels régionaux ou agences d'urbanisme), ainsi que des services de l'État, les ateliers thématiques ont permis de traiter dans le détail - en recueillant les demandes, remarques et attentes - plusieurs problématiques : fret, pay-

sage, hydraulique, territoire et mobilité, desserte, environnement, phasage et agriculture/viticulture/foncier.

→ Le Comité partenarial d'information (COPART)

Placé sous la présidence du Préfet de Région et du Président de Région, en présence des cofinanceurs du projet, le COPART a réuni l'ensemble des acteurs de la concertation, afin de leur présenter l'avancement des études et les décisions prises par le COPIL, et de recueillir auprès d'eux leurs besoins, remarques, questions et attentes.

→ Les réunions publiques

Les réunions publiques ont permis de recueillir l'avis du grand public, après avoir dialogué avec lui sur les avancées du projet et son tracé, documents d'information à l'appui. L'équipe du projet et les partenaires financeurs, présents à la tribune, ont répondu à toutes les questions qui leur étaient posées. Les échanges ont été nombreux et enrichissants.

→ Les rencontres bilatérales

Les rencontres bilatérales avaient pour but, d'une part, de répondre aux demandes spécifiques de certains acteurs du territoire et, d'autre part, d'échanger sur des thématiques précises avec un acteur en particulier. Parallèlement au travail réalisé avec les instances collégiales, SNCF Réseau a en effet affiché sa volonté d'apporter des réponses précises et étayées aux questions qui ne pouvaient pas être approfondies avec les acteurs du territoire dans un autre cadre.

Réunion publique, le 21 avril 2015 à Nissan-lez-Ensérune

NOMBRE DE RÉUNIONS TENUES DEPUIS 2010

→ **26** réunions publiques
→ **26** commissions consultatives
→ **30** ateliers
→ **4** comités partenariaux
→ **15** comités techniques
→ **11** comités de pilotage

EXEMPLES DE SUPPORT D'INFORMATION DU PUBLIC MIS EN PLACE

Des outils d'information et de consultation ont été mis à la disposition du grand public tout au long des études pour maintenir en permanence un fil continu d'information :

→ **Un site internet dédié** qui tient le rôle majeur de plateforme commune d'information et de collaboration *www.ligne-montpellier-perpignan.com/*,

→ **Des supports d'information**,

→ **Des expositions** dans les Maisons de la Région, des mairies et plusieurs centres commerciaux et des lieux de vie,

→ **Une maquette en 3D du projet,**

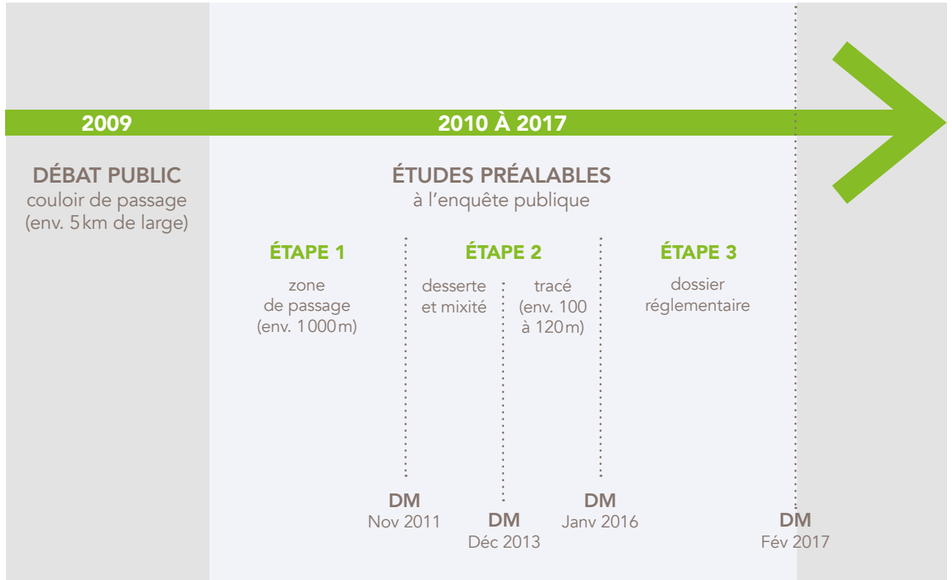
→ **La mise en place de recueil d'avis par questionnaires,** sur le site ou en version papier.

La presse a été conviée à plusieurs temps d'information, ainsi qu'à une visite de terrain.

Des rencontres bilatérales avec des journalistes ou correspondants locaux ont été organisées à l'initiative de SNCF Réseau pour présenter le projet et les différentes étapes de la concertation.

2.2 – LES ÉTAPES DE LA CONCERTATION

La concertation s'est articulée autour de trois étapes.



2.2.1 – DE 2010 À 2011, L'ÉTAPE 1 : DÉFINIR UNE ZONE DE PASSAGE DE 1 000 M DE LARGE

Cette première étape visait à **retenir, dans la bande des 5 km du couloir d'étude du débat public, une zone de passage préférentielle d'environ 1 000 m de large, à l'intérieur de laquelle serait étudié le meilleur tracé possible.** Elle devait également préciser plusieurs éléments essentiels au projet, dont la définition de la desserte régionale par le Conseil Régional du Languedoc-Roussillon et la réflexion sur les perspectives en termes de potentiel « fret ».

Un recueil des données a été réalisé, ainsi qu'un diagnostic territorial, auxquels se sont ajoutées la recherche des options de passage, l'étude et la définition d'une zone de passage préférentielle. Cette étape a donné lieu à l'organisation de :

→ **6** réunions publiques
→ **3** sessions de commissions consultatives : **15** réunions
→ **7** ateliers thématiques
→ **1** COPART
→ **Plus de 150** réunions bilatérales (CNDP, État, élus, associations, entreprises…)
→ **2** COTECH
→ **3** COPIL

En complément, une newsletter, des expositions et un site internet ont été mis en place.

Ce dispositif, auquel ont participé 3 500 personnes, a permis de relever des enseignements utiles à l'avancée du projet, en débouchant sur un diagnostic du couloir d'étude largement partagé entre SNCF Réseau et les acteurs du territoire, un consensus sur la hiérarchisation des enjeux et des avis partagés sur la mixité de la ligne et les sites potentiels de gares nouvelles.

À l'issue de ces dix-huit mois de travail collectif, un bilan a été rédigé, complémentaire du compte rendu remis par le garant de la concertation.

Le 14 novembre 2011, la décision ministérielle n°1, signée par le Ministre et le Secrétaire d'État chargé des Transports, a acté la zone de passage préférentielle et demandé de préciser les modalités de desserte des agglomérations situées sur l'itinéraire (Béziers, Narbonne et Perpignan) et de poursuivre les études sur la pertinence d'une mixité voyageurs et fret sur les sections les plus sollicitées de la ligne nouvelle.

Voir décision ministérielle n°1 du 14 novembre 2011 en annexe p 50.

2.2.2 – DE 2012 À 2013, L'ÉTAPE 2 PARTIE 1 : DÉCIDER DU NOMBRE DE GARES NOUVELLES ET DES SECTIONS DE LIGNE MIXTE

L'étape 2 avait pour objectifs :

- **d'identifier et de comparer, au sein de la zone de passage, les variantes de tracé, en vue de proposer celle qui serait présentée dans le dossier d'enquête publique,**
- **de préciser les fonctionnalités ferroviaires du projet, tant en termes de mixité que de desserte,**
- **de préciser l'emplacement des sites de gares nouvelles et les possibilités de phasage du projet.**

Cette étape a été menée en deux parties de validation progressive. La première partie (2012-2013) a permis d'affiner la desserte des territoires et les sections de ligne nouvelle aptes à la mixité des circulations. Les variantes de tracé ont été étudiées et comparées à partir d'une analyse multicritère. Les éléments d'analyse préalables à l'étude d'impact ont été finalisés sur la base du projet pressenti. Les sites d'implantation de gare nouvelle dans le Biterrois et le Narbonnais ont été définis grâce, là aussi, à une analyse multicritère des divers sites potentiels, menée conjointement par SNCF Réseau et les collectivités territoriales concernées.

La partie 1 de cette étape 2 de concertation a donné lieu à :

- **6** réunions publiques
- **2** sessions de commissions consultatives : **6** réunions
- **18** ateliers thématiques
- **2** COPART
- **Plus de 90** rencontres bilatérales
- **5** COTECH
- **3** COPIL

Des documents d'information ont été diffusés, des expositions mises en place et le site internet a relayé les informations, selon le principe de transparence établi en début de concertation.

L'implication des collectivités locales et du grand public ayant permis de préciser le projet, le COPIL du 8 octobre 2012 a choisi unanimement 2 secteurs de gares nouvelles pour les territoires audois et Ouest héraultais, avec une préférence réaffirmée des acteurs catalans pour une desserte via la gare actuelle de Perpignan.

Le 15 décembre 2013, la décision ministérielle n°2 acte officiellement :

- pour l'agglomération de Béziers : desserte par une gare nouvelle située à l'est de Béziers,
- pour l'agglomération de Narbonne : desserte par une gare nouvelle située à l'Ouest, sur le secteur de Montredon-des-Corbières
- pour l'agglomération de Perpignan : desserte, dans un premier temps, par la gare existante (et étude d'éventuelles mesures conservatoires pour une gare nouvelle au nord de Perpignan, dans le secteur de Rivesaltes),
- la mixité de la ligne nouvelle entre Montpellier et Béziers et la grande vitesse « voyageurs » jusqu'à la plaine du Roussillon. En conséquence, conformément à l'approbation ministérielle du 14 novembre 2011, la zone de passage préférentielle retenue pour la recherche de tracés sur la section entre Salses-le-Château et Peyriac-de-Mer est la zone « médiane »,
- La mixité de la ligne nouvelle dans la plaine du Roussillon, entre l'extrémité de la section internationale à Perpignan et Rivesaltes, doit, enfin, faire l'objet d'études approfondies en ce qui concerne la faisabilité technique, le coût, l'impact sur l'environnement et sa pertinence sur cette section, notamment pour la robustesse de l'exploitation.

Voir décision ministérielle n°2 du 15 décembre 2013 en annexe p 54.

2.2.3 – DE 2014 À 2016, L'ÉTAPE 2 PARTIE 2 : DÉFINIR PRÉCISÉMENT LE TRACÉ ET L'IMPLANTATION DES GARES NOUVELLES

La seconde partie de l'étape 2 s'est inscrite dans le prolongement de cette décision ministérielle. Elle avait pour objectif d'insérer le tracé dans une bande de 100 m à 150 m de large, de préciser l'implantation des gares nouvelles dans le Biterrois et le Narbonnais et de préparer la définition du projet dans la perspective de l'enquête publique.

Le 16 juin 2014, une lettre du Ministre, adressée au Préfet de Région Languedoc-Roussillon et au Président du Conseil Régional du Languedoc- Roussillon, les deux présidents du COPIL, fixe alors le calendrier du projet jusqu'au lancement de l'enquête publique :

« …Dans la perspective de cette ambition renouvelée et de la confirmation de la volonté des collectivités partenaires, j'ai demandé à Réseau Ferré de France de prendre les dispositions nécessaires afin que le comité de pilotage, que vous co-présidez avec le Préfet de Région Languedoc-Roussillon, me propose un tracé définitif de la ligne à la fin de l'année 2015. Une fois ce tracé approuvé, je retiens l'objectif d'un lancement de l'enquête publique d'ici la fin 2016 », écrit le Ministre.

Se conformant à cette demande, SNCF Réseau a poursuivi le dialogue et les échanges avec acteurs du projet et le grand public. Cette seconde partie de l'étape 2 a ainsi donné lieu à :

- **10** réunions publiques
- **1** session de commissions consultatives : **5** réunions
- **3** ateliers thématiques
- **2** groupes de travail « Gares nouvelles »
- **1** COPART
- **60** rencontres bilatérales
- **1** visite de chantier de la ligne nouvelle avec les élus
- **5** COPIL
- **8** COTECH

Le dialogue et les échanges ont été complétés par le site internet, des documents d'information, des cartes du projet, des expositions en gares, les registres et des questionnaires.

La présence des cofinanceurs en tribune

LES APPORTS ET ENSEIGNEMENTS DES DIFFÉRENTES PHASES DE CONCERTATION

À l'issue de cette longue phase de concertation, il apparait que :

→ le projet bénéficie d'un fort soutien de l'ensemble des élus du territoire toutes sensibilités confondues, mais également de la part du public. L'opportunité du projet n'est pas remise en cause ;

→ la demande d'accélération du calendrier de réalisation est forte, notamment pour libérer un foncier gelé depuis le PIG 2000 ;

→ le tracé proposé par SNCF Réseau est accepté sur la majorité du territoire à l'exception de 3 territoires à forts enjeux : la Plaine du Roussillon, les basses plaines de l'Aude et l'Est biterrois *(pour en savoir plus, voir p 43)* ;

→ les principaux questionnements portent sur les conditions de réalisation, l'insertion du projet, les sites d'implantation des gares nouvelles ;

→ une attention particulière est portée sur le calendrier et le financement du projet (enjeux d'une signature d'un protocole d'intention de financement).

Les observations des différents acteurs et du public ont permis de :

→ modifier le tracé historique pour éviter les enjeux agricoles sur Lespignan ;

→ étudier une variante de déviation de la ligne classique sur Cers et Villeneuve afin de proposer une correspondance TER-TGV®. Cette variante n'a finalement pas été retenue en raison du manque de potentiel identifié de correspondance, de la dégradation des caractéristiques de la ligne classique (pente plus forte), de l'impact hydraulique local ainsi que des surcoûts engendrés ;

→ acter un passage dans le massif classé de la Gardiole dans le secteur de Fabrègues-Gigean, en accord avec l'association de défense du site « les gardiens de la Gardiole » ;

→ faire évoluer le principe de desserte : réalisation de deux gares nouvelles à Béziers et à Narbonne, abandon de la desserte à Nissan et de la desserte à Rivesaltes, avec desserte de Perpignan par la gare centre ;

→ décaler plus à l'Ouest le tracé historique sur Rivesaltes suite aux inventaires biodiversité et aux études de variantes de tracé dans la plaine du Roussillon ;

→ valider le principe de la réalisation d'une tranchée couverte au Soler pour garantir le profil bas de la ligne ;

→ retenir la zone prioritaire de passage (ZPP) médiane dans les Corbières suite au refus du public de choisir la ZPP littorale sur La Palme, Fitou, Caves ;

→ étudier une variante de tracé à Roquefort, finalement non retenue, mais remplacée par une proposition de construire un tunnel. Une réflexion est menée avec la commune sur l'altimétrie de la ligne en sortie de tunnel dans la plaine et sur le nouvel accès au village à créer.

La CNDP a été saisie en septembre 2015 en vue de l'enquête publique et a décidé, dans sa séance du 7 octobre 2015 :

→ *« article 1 : Il n'y a pas lieu d'organiser un nouveau débat public au sens de l'article R-121-7 du code de l'environnement ;*

→ *article 2 : il est recommandé au maître d'ouvrage de poursuivre jusqu'au lancement de l'enquête publique le processus de concertation mis en place sous l'égide du garant. »*

Le 29 janvier 2016, la décision ministérielle n°3 est signée. Elle approuve :

→ le tracé et les raccordements au réseau existant ;

→ Le choix des sites d'implantation des deux haltes nouvelles à Béziers Est et Narbonne Ouest ;

→ la mixité sur les sections Montpellier-Béziers et dans la plaine du Roussillon.

Voir décision ministérielle n°3 du 29 janvier 2016 en annexe p 58.

2.3 – LES ORIENTATIONS RÉCENTES

2.3.1 – 2016-2017 : LA DÉCISION DE PHASAGE DU PROJET

Suite à la décision ministérielle n°3, le projet est entré dans la phase de préparation du dossier d'enquête publique, contenant l'étude d'impact, conformément à la demande faite par le Ministre dans son courrier du 16 juin 2014. Plusieurs événements sont toutefois venus rythmer, voire interférer avec l'avancement du projet :

→ la jurisprudence du Conseil d'État, qui a conduit à l'annulation, dans un arrêt du 15 avril 2016, de la DUP du projet de LGV Poitiers-Limoges pour insuffisance de l'évaluation économique et sociale du projet qui a nui à la bonne information du public ;

→ la prise en compte des recommandations de la Commission Mobilité 21 et de l'observatoire de la saturation ferroviaire entre Nîmes et Perpignan (rapport n° 009771-01 de mai 2016 du CGEDD).

Au regard des conclusions du rapport « Mobilité 21 »[1], le ministre délégué chargé des transports a demandé, le 29 novembre 2013, au Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) de mettre en place :

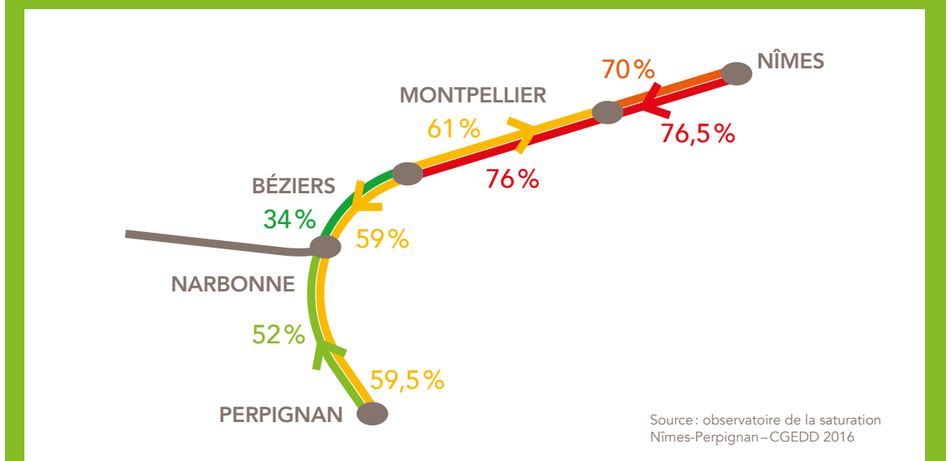
→ un conseil scientifique pour élaborer une méthodologie d'observation de la saturation ferroviaire et encadrer le travail des observatoires locaux ;

→ deux observatoires de la saturation, pour les lignes Paris–Lyon et Nîmes–Perpignan.
Les résultats de l'observatoire de la saturation de la ligne Nîmes–Perpignan, remis en 2016 ont montré une utilisation très importante de la ligne entre Nîmes et Montpellier et entre Montpellier et Béziers, limitant la capacité à accroître l'offre ferroviaire en particulier aux heures de pointe.

La situation actuelle freine ainsi le développement des trafics ferroviaires sur cet axe, notamment concernant le fret dont le potentiel est important et le trafic orienté à la hausse.

En dépit de la mise en service du contournement Nîmes-Montpellier, la ligne reste très chargée aux heures de pointe entre Montpellier et Béziers. Seule la réalisation de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, notamment entre Montpellier et Béziers, peut permettre une augmentation du trafic aux heures de pointe.

TAUX D'UTILISATION 2016 DE LA LIGNE CLASSIQUE EN HEURE DE POINTE DU SOIR (MÉTHODOLOGIE UIC)



Source : observatoire de la saturation Nîmes-Perpignan – CGEDD 2016

1 – https://www.assisesdelamobilite.gouv.fr/file/1253/pour_un_schema_national_de_mobilite_durable.pdf

Le projet de LNMP est alors optimisé et le dossier d'enquête publique portant sur l'ensemble du projet est remis aux services de l'État en mai 2016, avant la réforme des évaluations environnementales des projets, plans et programmes consécutive au décret du 11 août 2016.

Le 1er février 2017, la décision ministérielle n°4 **entérine l'accord des partenaires sur la réalisation d'une première phase Montpellier-Béziers en cohérence avec les conclusions de la Commission Mobilité 21 et de l'observatoire de la saturation.**

Voir décision ministérielle n°4 du 1er février 2017 en annexe p61.

Le 30 août 2017, le dossier d'enquête publique sur le projet phasé est remis aux services de l'État.

2.3.2 – 2017-2020 : DU RAPPORT DURON À LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS (LOM)

Le 1er février 2018, est remis le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI), dit « rapport Duron ». Faisant suite aux Assises de la mobilité, il préconise, concernant la LNMP, la réalisation de l'opération en deux phases, en donnant la priorité à la portion entre Montpellier et Béziers.

Il y est indiqué que, selon les scénarios, la phase 1 Montpellier-Béziers pourrait être réalisée entre 2023 et 2027, entre 2028 et 2032 ou entre 2033 et 2037. La phase 2 Béziers-Perpignan serait, au plus tôt, engagée en 2028, au plus tard après 2037.

Le 24 décembre 2019, la Loi d'orientation des mobilités (LOM), destinée à accélérer la croissance des nouvelles mobilités et à réussir la transition écologique, s'est inscrite dans le prolongement des préconisations du rapport du COI. Le Gouvernement retient le projet comme prioritaire, en prévoyant la poursuite des études en vue d'un engagement des travaux de la section Montpellier-Béziers à l'horizon de 10 ans.

En outre, la LOM dans son article 4, prévoit la création d'un cadre juridique permettant de faire fonctionner de futurs établissements publics locaux *« ayant pour mission le financement, sur un périmètre géographique déterminé, d'un ensemble cohérent d'infrastructures de transport terrestre dont la réalisation représente un coût prévisionnel excédant un milliard d'euros hors taxes »*.

Le 20 février 2020, le Préfet de la Région Occitanie a confirmé, en matière d'opérations ferroviaires, la suite des études préalables à l'enquête publique pour la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.

Enfin, des conventions de financement pour un montant total de 10 M€ sont en cours de signature pour la préparation de la phase d'enquête publique.

LA MOBILISATION DE LA RÉGION OCCITANIE

Le 4 octobre 2017, en prévision de la tenue des Assises de la Mobilité, la Présidente de la Région Occitanie a initié une « grande mobilisation », baptisée « LGV Occitanie Oui sur toutes les lignes ! », afin de réclamer la réalisation de la LGV Bordeaux-Toulouse et de la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan. *« L'Occitanie attend les LGV Bordeaux-Toulouse et Montpellier Perpignan depuis 30 ans et leur avenir se joue dans les trois prochains mois, au cours des Assises de la Mobilité lancées par le gouvernement »*, y expliquait-elle. Cet appel de la Région a reçu le soutien de plus de 700 personnes, principalement des élus et des acteurs du territoire.

LA PÉTITION DU QUOTIDIEN *MIDI LIBRE*

Le 10 novembre 2019, le journal *Midi Libre* s'est à son tour mobilisé en lançant la pétition « Je veux la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan ». *« Les récentes intempéries dans les Pyrénées-Orientales, l'Aude et l'Hérault paralysent le trafic depuis le 23 octobre entre Béziers et Sète. Cette interruption totale de la circulation des trains montre une fois de plus l'urgence de réaliser cet équipement. Mobilisons-nous pour des trajets plus propres, une meilleure qualité de vie et, ensemble, rendons notre territoire plus attractif »*, justifiait-il. Au 23 avril 2020, la pétition mise en ligne sur le site change.org avait recueilli 2 445 signatures, en particulier celles d'élus et d'acteurs économiques.

2.3.3 – PROJET D'INTÉRÊT GÉNÉRAL (PIG) 2019 : L'ACTUALISATION DES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS DU PROJET DANS LES DOCUMENTS D'URBANISME

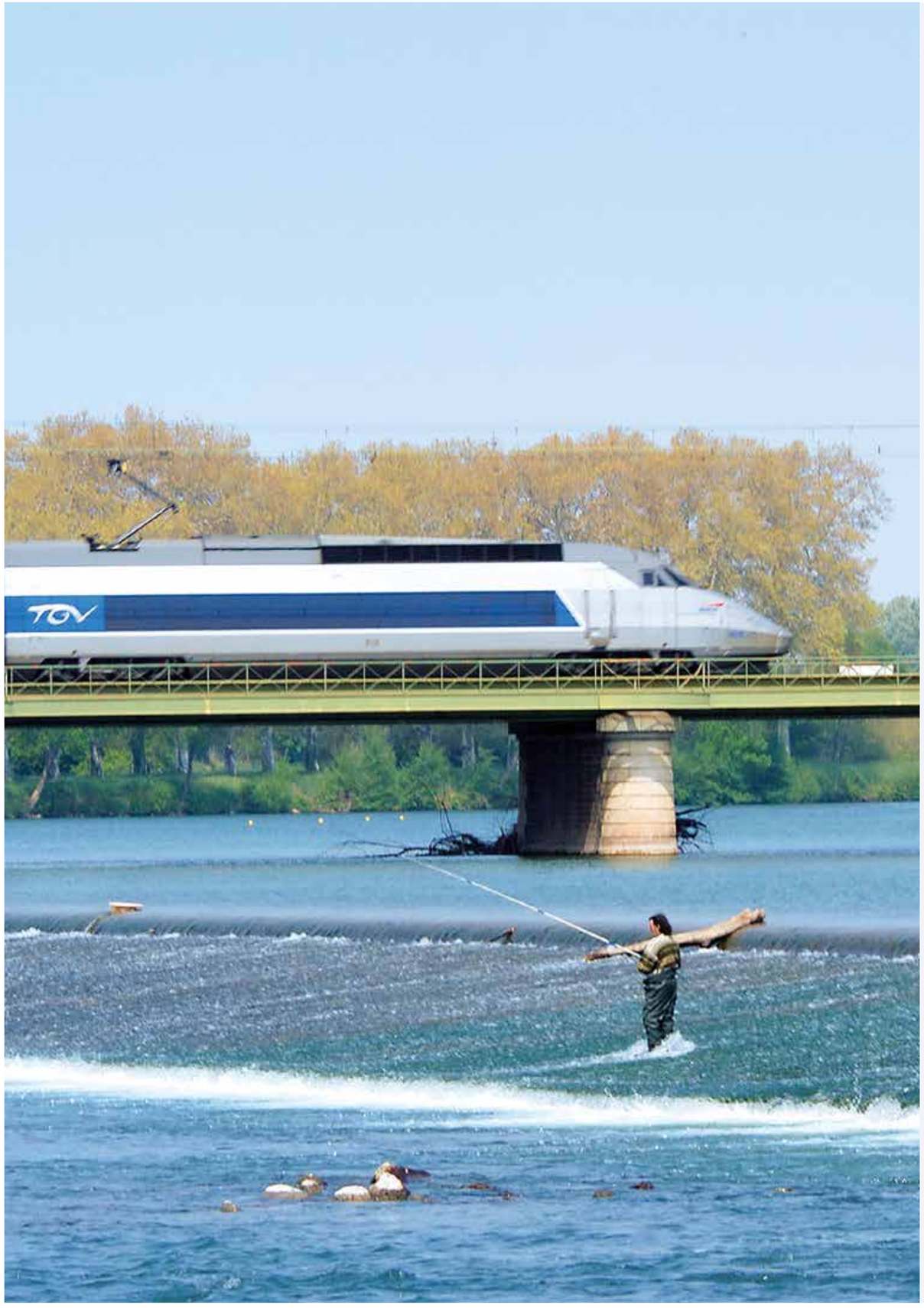
Le PIG initial datant de 2000 sur l'intégralité du projet LNMP, il était nécessaire de l'actualiser, afin de libérer les emplacements réservés en dehors du nouveau tracé acté par la décision ministérielle n°3 et ainsi réaliser les acquisitions foncières anticipées sur l'ensemble du tracé acté en 2016. Il s'agissait également d'intégrer de nouveaux emplacements réservés par rapport à ceux de 2000.

Dans la perspective de cette actualisation, un dispositif de participation du public a été mis en place du 22 octobre au 23 novembre 2018. Des annonces ont été publiées dans la presse locale et nationale pour informer de la mise à disposition du public du dossier de PIG au siège des préfectures et sous-préfectures, Directions départementales des territoires, mairie, intercommunalités et syndicats mixtes concernés. Le dossier a également été mis en ligne sur un site internet dédié à la procédure de PIG *http://pig-lnmp.com/* avec cartes et registre numérique ouvert au public (173 observations émises).

Site internet dédié à la procédure de PIG

Le 30 janvier 2019, trois arrêtés de qualification de PIG ont été signés par les préfectures de l'Aude, de l'Hérault et des Pyrénées-Orientales permettant l'actualisation des documents d'urbanisme. Ces arrêtés ont été publiés sur le site dédié au PIG et sur le site du projet LNMP.

En parallèle, de nouvelles réunions d'information ont été organisées à la sous-préfecture de Narbonne (11 février 2019) et à la préfecture de Perpignan (14 février 2019), afin d'accompagner la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.



03

L'OBJET DE LA DEMANDE DE DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE : LA PHASE 1 MONTPELLIER-BÉZIERS

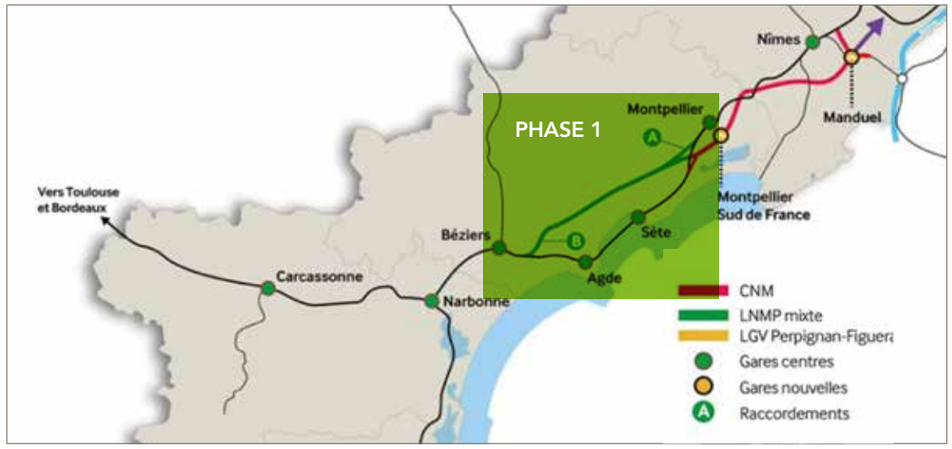
3.1 – UNE OFFRE DE SERVICE MIXTE

Le principe d'exploitation de la LNMP repose sur une offre mixte trains à grand vitesse voyageurs et circulations fret. Il s'agit ainsi d'améliorer les performances pour les circulations de voyageurs et de créer de nouvelles capacités pour le transport de marchandises.

3.1.1 – DES CONDITIONS DE CIRCULATIONS AMÉLIORÉES POUR LES VOYAGEURS

Les sections à grande vitesse sont prévues pour une exploitation commerciale à 320 km/h à compter de la mise en service, vitesse correspondant aux dernières lignes à grande vitesse mises en service (Tours-Bordeaux, Le Mans-Rennes). Afin d'anticiper les évolutions futures, le tracé est conçu pour une vitesse de circulation jusqu'à 350 km/h. Par ailleurs, comme toute nouvelle ligne à grande vitesse, la LNMP sera équipée du système de signalisation ERTMS dont le but est de permettre une gestion plus efficace qu'actuellement, des circulations.

PREMIÈRE PHASE DU PROJET LNMP – DÉCISION MINISTÉRIELLE DU 1ER FÉVRIER 2017



LE SYSTÈME DE SIGNALISATION ERTMS

La future ligne LGV Montpellier-Perpignan sera équipée du système de signalisation ERTMS *(European rail traffic management system)*. Ce système de signalisation (au sol et embarqué) permet :

→ la gestion en temps réel de l'espacement entre les trains, ce qui offre la possibilité d'accroître la capacité de trafic (faire circuler plus de trains par heure) ;

→ l'interopérabilité entre les différents systèmes de signalisation utilisés par les entreprises ferroviaires européennes afin qu'elles puissent faire circuler leurs trains d'un réseau national à un autre (dans un contexte d'ouverture à la concurrence).

L'Union européenne a demandé aux États d'équiper le réseau central voyageurs en ERTMS d'ici 2030 (les LGV actuelles et en projet font partie du réseau central voyageurs).En France cela représente 1700 km de LGV à équiper en ERTMS, soit 10 à 15 ans de travaux avant 2040 au plus tard.

Actuellement, deux projets de déploiement de cette technologie sont en cours : « LGV + Paris-Lyon » et « Marseille-Vintimille ».

Sur la ligne Paris-Lyon, cette modernisation du réseau devrait permettre :

→ + de circulations : 16 trains par heure et par sens à l'heure de pointe, au lieu de 13, pour répondre aux besoins de déplacements des 20-25 ans à venir ;

→ + de régularité : le système permettra de mieux réguler la circulation en anticipant les perturbations et ainsi de gagner en réactivité.

Le report d'une partie des trains à grande vitesse et de fret de la ligne classique vers la ligne nouvelle libérera en effet de la capacité sur la ligne classique, générant de meilleures conditions de circulation.

À l'échelle régionale, la ligne nouvelle, outre l'amélioration de la connexion entre Montpellier et Béziers, permet celle avec les trois autres pôles principaux de la région Occitanie : Narbonne, Perpignan et Toulouse.

Les trains empruntant la ligne nouvelle bénéficieront d'une réduction de leur temps de parcours de 18 minutes environ entre Montpellier et Béziers par rapport aux trains empruntant la ligne classique. Plusieurs TGV® supplémentaires pourront circuler sur la LNMP et un plus grand nombre de voyageurs pourront utiliser le train, grâce à une offre de service ferroviaire étoffée, liée à la mise en service de cette première phase de la LNMP.

Les liaisons régionales et nationales pourront être plus nombreuses et plus rapides, avec un gain de 18 minutes entre Montpellier et Béziers/Toulouse, et un champ de dessertes élargi.

L'Autorité Organisatrice de Transports Régionale pourra renforcer l'offre TER sur l'artère littorale, alors que les déplacements quotidiens domicile-travail en direction de Béziers, de Nîmes ou de Perpignan restent aujourd'hui dominés par l'automobile individuelle.

Deux gares nouvelles sont prévues dans l'Ouest Héraultais et l'Est Audois pour la desserte du territoire par des trains à grande vitesse. Les gares existantes de Sète, Agde, Béziers, Narbonne et Perpignan continueront d'être desservies grâce à des raccordements entre la ligne nouvelle et la ligne existante ou en correspondance avec des services régionaux.

3.1.2 – UN RENFORCEMENT DES CAPACITÉS DU FRET

La compétitivité du fret ferroviaire sera améliorée, grâce à la mise en place d'une infrastructure robuste et capacitaire entre Montpellier et Béziers et dans la plaine du Roussillon :

→ circulations « fret » plus nombreuses, plus fiables et plus rapides (« autoroutes ferroviaires » et vitesse de 100/120 km/h au départ des plateformes régionales) ;

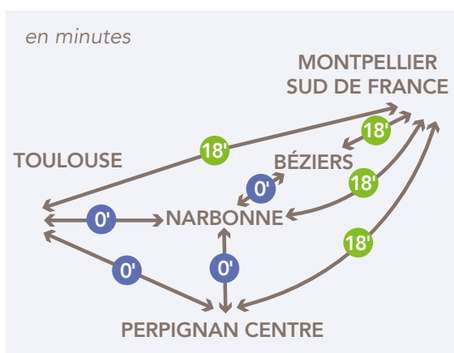
→ sillons plus robustes pour la desserte du port de Sète ;

→ gestion facilitée d'itinéraires alternatifs, en cas d'incident sur l'une des deux voies ferrées, etc.

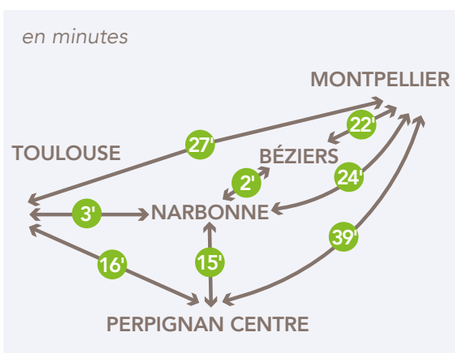
La première phase de la LNMP renforcera ainsi la capacité de transport ferroviaire du corridor majeur de marchandises européen, entre les pays du sud de l'Europe (Espagne et Portugal) et les pays à l'est de la France (Italie, Allemagne, Belgique…).

Cette amélioration de l'offre ferroviaire induirait également un report modal de la route vers le chemin de fer, évalué à 130 000 poids lourds par an, mais aussi une réduction des problèmes de sécurité routière liés à la diminution du transport routier de marchandises.

GAINS DE TEMPS « VOYAGEURS DE LA 1RE PHASE »



GAINS DE TEMPS OFFERTS AUX VOYAGEURS-PROJET GLOBAL



AVEC LA LNMP, UN DOUBLET DE LIGNES POUR DÉVELOPPER LE TRAIN

PLUS DE **TGV** POUR LA MOBILITÉ FERROVIAIRE LONGUE DISTANCE (PRÉVISIONS)

+1 MILLION de voyageurs par an avec le projet	**28 TGV/JOUR** en gare de **Béziers centre**	**24 TGV/JOUR** en gare de **Narbonne centre**	**28 TGV/JOUR** en gare de **Perpignan centre**

PLUS DE **TER** POUR DES DÉPLACEMENTS AU QUOTIDIEN FACILITÉS (PRÉVISIONS)

4 TER/HEURE DE POINTE entre **Montpellier et Sète**	**3 TER/HEURE** entre **Sète et Narbonne**	**2 TER/HEURE** entre **Narbonne et Perpignan**	**2 TER/HEURE** entre **Narbonne et Carcassonne**

PLUS DE **TRAINS DE MARCHANDISES** POUR UN FRET SANS CO_2

FRET
entre +10 % et +15 % de trafic FER supplémentaire

Source : SNCF Réseau

3.2 – L'INSERTION DU PROJET DANS LES TERRITOIRES ENTRE MONTPELLIER ET BÉZIERS

La première phase Montpellier-Béziers du projet de LNMP, s'inscrit au sein de la nouvelle région Occitanie, sur le département de l'Hérault. 18 communes (Cf. liste ci-contre) sont concernées au titre du PIG 2019, qui peuvent être classées en trois secteurs, de Béziers vers Montpellier : les Vallées du Libron et de l'Hérault, le Bassin de Thau et le secteur Gardiole et Mosson.

LES 18 COMMUNES CONCERNÉES

- → BÉZIERS
- → CERS
- → VILLENEUVE-LÈS-BÉZIERS
- → MONBLANC
- → BESSAN
- → FLORENSAC
- → PINET
- → POMÉROLS
- → SAINT-THIBÉRY
- → GIGEAN
- → LOUPIAN
- → MÈZE
- → POUSSAN
- → FABRÈGUES
- → LATTES
- → MONTPELLIER
- → SAINT JEAN DE VÉDAS
- → VILLENEUVE-LÈS-MAGUELONE.

3.2.1 – LE SECTEUR DES VALLÉES DU LIBRON ET DE L'HÉRAULT

Le raccordement à la voie ferrée existante marque le début de la section mixte de la ligne nouvelle vers Montpellier, sur la commune de Villeneuve-lès-Béziers, en limite de celle de Cers et à proximité du domaine de Chazottes.

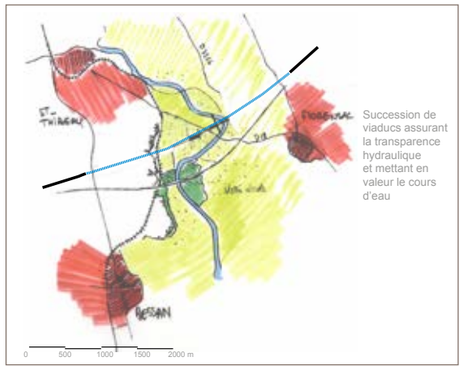
La ligne nouvelle proprement dite commence à la limite communale entre Cers et Béziers, dont le territoire agricole est traversé sur environ un kilomètre.

Elle arrive ensuite dans la commune de Montblanc où elle franchit la Vallée du Libron (rivière pérenne, dont les crues peuvent être très importantes), en restant à proximité de l'A9. Elle traverse alors deux forêts classées, situées dans la plaine biterroise et qui présentent un grand enjeu écologique : le bois de Bourbaki et le bois de Montblanc (zones refuges de l'avifaune et zones d'hivernage des batraciens).

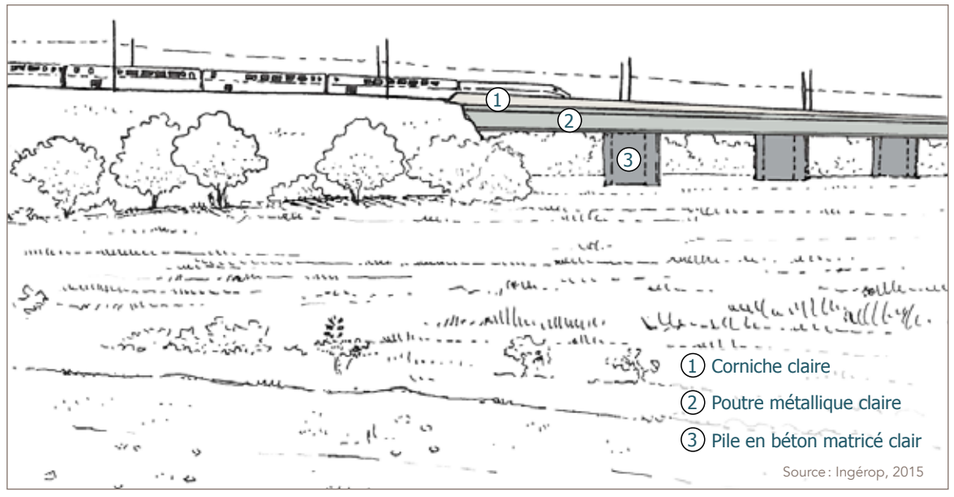
Après avoir franchi l'A9 par un ouvrage supérieur en direction du nord-est, le projet s'écarte, dans un premier temps de l'autoroute A9 par le Nord pour éviter deux mas (« la Valmale » et son champ photovoltaïque et « la Guinarde »), pour s'en rapprocher à nouveau au droit de l'échangeur d'Agde. Il traverse toute la carrière des Roches Bleues (exploitant les matériaux volcaniques des Monts Ramus), site d'implantation d'une base travaux.

La plaine inondable de l'Hérault est franchie au droit d'un méandre où le projet a été conçu pour prendre en compte la protection contre les inondations des trois villages de la Vallée de l'Hérault : Bessan, Saint-Thibéry et Florensac, et la préservation des champs captants utilisés pour l'alimentation en eau potable. La ligne nouvelle s'éloigne de Florensac autant que le permettent les règles techniques de conception et les autres enjeux territoriaux.

FRANCHISSEMENT DE LA VALLÉE DE L'HÉRAULT



LES PRÉCONISATIONS ARCHITECTURALES POUR LE VIADUC DU LIBRON



Source : Ingérop, 2015

3.2.2 – LE SECTEUR DU BASSIN DE THAU

Ce secteur prend pied entre le lit majeur de l'Hérault et le bassin de La Vène, une rivière qui traverse Poussan et se jette dans l'étang de Thau au niveau de Balaruc-le-Vieux, station balnéaire reconnue pour ses centres de thalassothérapie.

Le projet proposé reprend globalement sur toute sa longueur l'axe du tracé qualifié en Projet d'Intérêt Général (PIG) en 2000. Il est situé au nord de l'autoroute A9 et traverse, sur une portion quasi rectiligne de 9 km et au sud de la Via Domitia (un site classé par endroits), une zone paysagère composée du vignoble d'appellation Picpoul et de paysages boisés de la plaine viticole de Pinet, Pomerols et Mèze, en surplomb du bassin de Thau.

Au niveau de Mèze, le projet se rapproche de l'autoroute A9, sur le versant nord du bassin de Thau, qui constitue une zone écologique et conchylicole fragile (Bouzigues, Loupian).

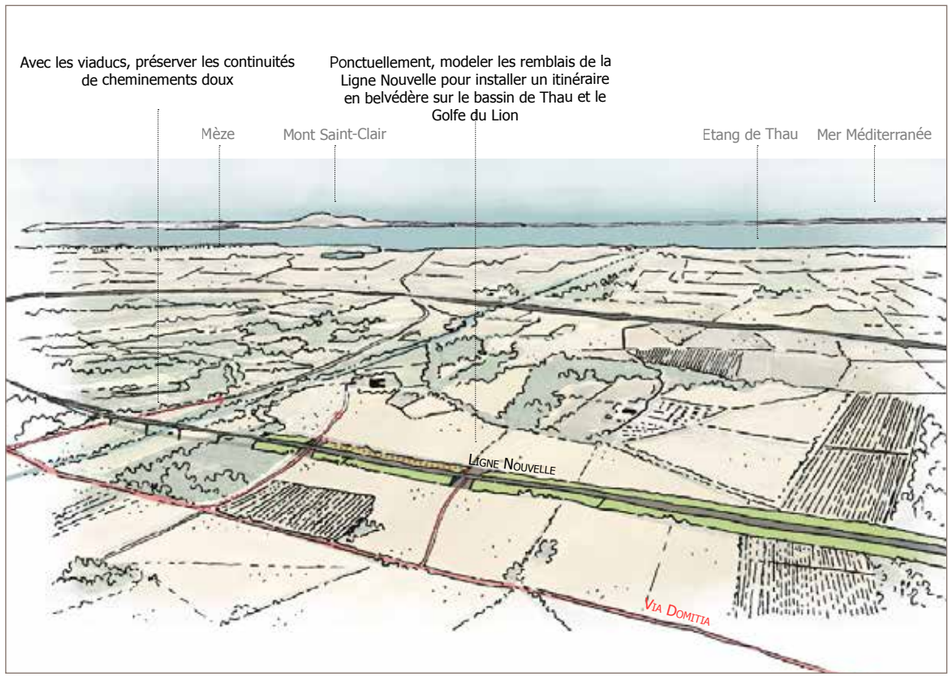
Le projet intercepte les petits ruisseaux issus des collines de la Moure et du bassin de Villeveyrac avec leur corridor écologique associé (ruisseau du Soupié, ruisseau d'Aygues-Nay, ruisseau du Pallas...).

Le projet franchit, ensuite, la vallée d'Aygues-Nay, puis s'inscrit entre l'autoroute et les périmètres de protection des zones d'effondrement des mines de bauxite de La Rouquette et Montplaisir, avant d'intercepter la vallée du Pallas.

Il traverse par le nord le périmètre de l'aire de valorisation de l'architecture et du patrimoine (AVAP) de Loupian, qui impose principalement des dispositions architecturales pour le bâti du village. Puis le projet franchit l'autoroute A9 par-dessous dans le secteur de « la Lenguette », puis il débouche dans une zone de garrigue qui domine la plaine de Poussan, laquelle comprend de nombreuses infrastructures et un habitat industriel et artisanal plus ou moins dense.

Enfin, après la bretelle d'accès à l'A9, le projet franchit la RD 113, puis la vallée de la Vène et le champ captant des forages d'Issanka utilisés pour l'alimentation en eau potable de l'agglomération de Sète.

PROJET D'INSERTION DE LA LIGNE DANS LE SECTEUR DU BASSIN DE THAU



3.2.3 – LE SECTEUR GARDIOLE ET MOSSON

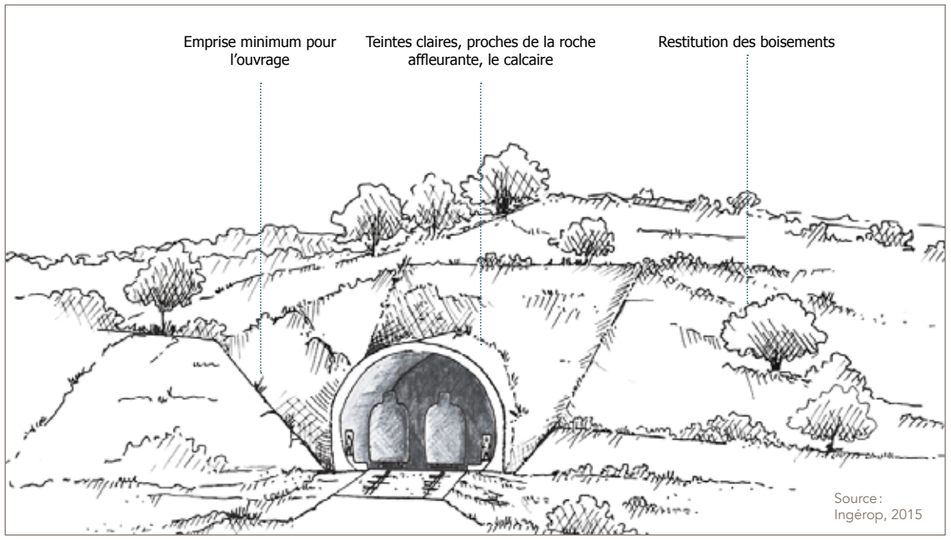
À partir de la vallée de la Vène et jusqu'à la Mosson, le projet s'inscrit au sud de l'autoroute A9, adossé au versant nord du massif de la Gardiole, site classé ZNIEFF de type 2 et espace boisé classé, sensible au risque d'incendie.

La ligne nouvelle se jumelle au maximum avec l'autoroute pour limiter les délaissés et vient la tangenter en trois endroits : dans la zone de « la Blaquière », à Gigean, dans celles de « la Bergerie Neuve » et de « Mas de Mirabeau », à Fabrègues.

Le projet traverse le périmètre de protection rapprochée du champ captant de Karland, mais évite la ZPS « Plaine de Fabrègues – Poussan ». Il évite le périmètre de protection de l'Abbaye Saint-Félix-de-Monceau, qui domine Gigean, mais intercepte le périmètre de protection du Mas du Vieux Mujolan, situé entre l'A9 et la plaine de Fabrègues.

Après le secteur de « Mujolan le Vieux », le projet s'infléchit vers le sud en direction de Montpellier. Pour limiter l'impact visuel des terrassements dans ce massif calcaire, il traverse le relief de « Pioch Champ » par un tunnel. Il descend ensuite jusqu'à la vallée encaissée de la Mosson, puis traverse la zone industrielle de la Lauze dans la zone périurbaine de Montpellier (Lattes et Saint Jean de Védas) caractérisée par des activités industrielles et commerciales, une agriculture interstitielle et des activités para-agricoles (élevage de chevaux), ainsi que de nombreuses friches en attente d'urbanisation.

L'ESQUISSE DU TUNNEL DE LA GARDIOLE DEPUIS L'EST



Source : Ingérop, 2015

UN TUNNEL AU PROFIL DISCRET, L'ÉLÉVATION DU TUNNEL DE LA GARDIOLE DEPUIS LE SUD

Source : Ingérop, 2015

Au sortir de cette zone et avant de se raccorder au Contournement de Nîmes-Montpellier (CNM), le projet coupe le bois de Maurin.

Un raccordement permet de relier, dans le secteur du hameau « La Castelle », impacté par le projet, la ligne nouvelle à la voie ferrée existante en direction de la gare de Montpellier-Saint-Roch. Un peu plus loin, la ligne nouvelle se connecte au Contournement de Nîmes et de Montpellier.

L'INSERTION DU PROJET DANS LES TERRITOIRES ENTRE MONTPELLIER ET BÉZIERS, C'EST :

- **1 raccordement au niveau de Montpellier**
- **1 raccordement mixte au niveau de Villeneuve-lès-Béziers**
- **1 base travaux convertible en base maintenance**
- **1 sous-station électrique**
- **1 aménagement de sous-station électrique existante**
- **1 tranchée couverte de franchissement de l'A9**
- **1 franchissement de l'autoroute A9 par un pont-rail**
- **9 viaducs**
- **1 tunnel**

3.3 – UNE ÉVALUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE POSITIVE DU PROJET

L'évaluation socio-économique du projet, qui date de 2015, souligne que le projet est utile à la collectivité, en dégageant un bénéfice actualisé net fortement positif de 2,5 Md€ (phase 1) à 8,9 Md€ (projet complet).

L'investissement généré par le projet est estimé à 3,2 Md€ pour la phase 1 et à 7,1 Md€ pour le projet complet (avec actualisation), tandis que les gains qu'il apporte aux différents acteurs sont d'environ 5,7 Md€ pour la phase 1 et de **16 Md€** pour le projet complet.

Cet effet de levier, avantageux pour la collectivité, résulte en partie des gains de temps de parcours et de coût des voyageurs du mode ferroviaire.

Les économies de gaz à effet de serre sont, en outre, conséquentes et valorisées à 4,4 Md€.

Les opérateurs de frêt ferroviaires sont également bénéficiaires.

Ces résultats mettent en évidence que le projet est créateur de richesse pour la collectivité. Ils confirment l'importance des enjeux liés à ce projet positionné au cœur d'un axe majeur de transport : le corridor « Méditerranée » du Réseau Trans-Européen de Transport (RTE-T).

3.4 – LE COÛT ET LE FINANCEMENT DU PROJET

3.4.1 – LE COÛT DU PROJET

Le coût global de la première phase du projet, entre Montpellier et Béziers, arrêté par la décision ministérielle n°4 du 1er février 2017 est de 1 855 Md€ sur un coût du projet global de 5 520 Md€. L'estimation des coûts du projet LNMP est exprimée hors taxes, aux conditions économiques de juillet 2014.

Le coût global de la première phase du projet intègre :

- la ligne nouvelle proprement dite ;
- les raccordements ferroviaires et les aménagements ferroviaires annexes (sous-stations électriques, base travaux, bases de maintenance, signalisation...) ;
- les adaptations des lignes existantes aux jonctions avec la ligne nouvelle (notamment équipements d'aiguillage, de signalisation, d'alimentation électrique) ;
- le raccordement des sous-stations électriques au réseau électrique à très haute tension de RTE ;
- les rétablissements des réseaux et voies de communications interceptées ;
- les mesures d'évitement et de réduction des impacts et notamment d'insertion dans les territoires (environnement naturel et humain, activités agricoles et autres activités économiques...) ainsi que les mesures de compensation des impacts résiduels.

Le respect des préoccupations environnementales est un objectif permanent tout au long du processus d'élaboration, puis de réalisation du projet. La prise en compte des remarques formulées lors de la concertation puis de l'enquête préalable à la DUP permettra, lors de l'Avant-Projet Détaillé, de préciser la nature et d'affiner le coût de l'ensemble des mesures proposées.

Les acquisitions foncières seront estimées par les services départementaux des Domaines, auxquelles il conviendra d'ajouter les coûts d'occupations temporaires et de remises en état, de réaménagements fonciers, d'archéologie préventive et de défrichement et de dommages travaux.

3.4.2 – LE FINANCEMENT DU PROJET

Afin de conforter la sécurité juridique de l'opération, le Gouvernement a décidé, le 7 février 2017, de lancer une mission de financement conjointe de l'Inspection Générale des Finances et du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, afin de conduire dans un premier temps une démarche exploratoire autour du financement de la seule première phase Montpellier- Béziers du projet LNMP.

La mission s'est attachée à préciser les modalités de financement et la répartition envisagée entre les partenaires. Ainsi, la réalisation de la première phase Montpellier-Béziers, du projet LNMP nécessitera le financement conjugué de différents partenaires : l'Europe, l'État via l'AFITF, les collectivités territoriales (Région, départements, agglomérations...) et éventuellement des acteurs privés, sous certaines conditions.

Compte tenu de la règle d'or budgétaire instaurée par la réforme du pacte ferroviaire, SNCF Réseau, maître d'ouvrage, apportera une part de financement de sorte que l'investissement correspondant soit couvert par ses recettes futures, à savoir les redevances payées par les transporteurs pour l'utilisation de la ligne par leurs trains.

Les options de financement du projet :

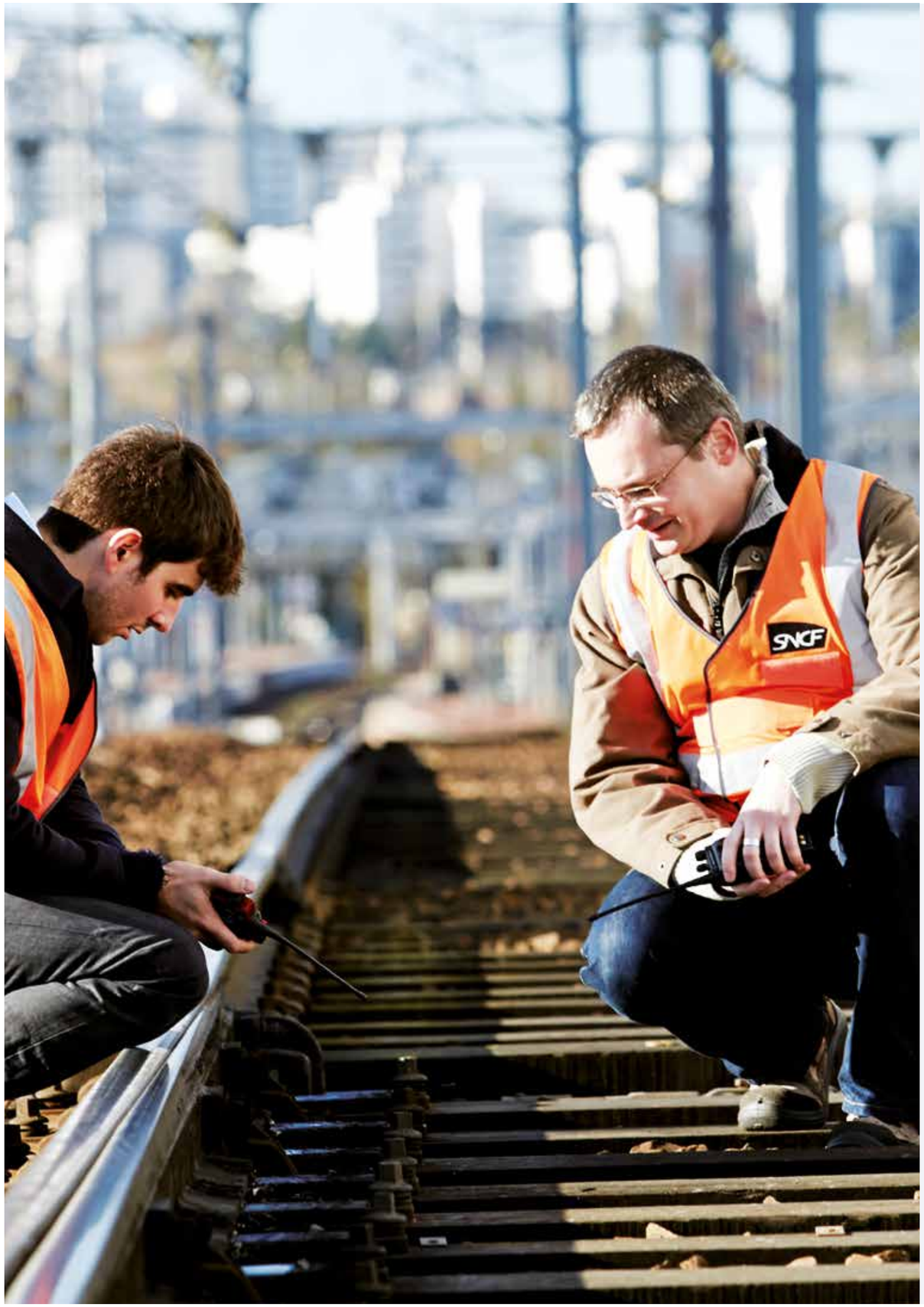
- **Financement « classique » :** financement par l'État et les collectivités territoriales pour lequel la participation de chaque partenaire est définie au travers d'une convention de financement
- **Création d'une société de financement :** l'article 4 de la LOM précise les modalités de création d'établissements publics locaux de financement des projets d'infrastructure de transport terrestre (société de financement), les ressources de ces établissements comprenant des ressources fiscales créées à cet effet. La création doit intervenir par ordonnance dans un délai de 24 mois à compter de la promulgation de la loi. Trois conditions posées par la loi :
  - Une décision de l'autorité administrative d'engager l'enquête publique ;
  - Une contre-expertise à l'évaluation socio-économique (réalisée par le Secrétariat Général pour l'Investissement – SGPI) ;
  - Un plan de financement, approuvé par l'État et les collectivités territoriales qui financent ces projets.

La conclusion d'un protocole d'intention de financement de la ligne nouvelle entre Montpellier et Béziers est donc désormais une condition nécessaire à la mise à l'enquête d'utilité préalable à la déclaration d'utilité publique du projet.

3.5 – LE CALENDRIER ACTUALISÉ DU PROJET

2009-2017	2018-2019	2020-2021	2021-2023	>2023	À ENGAGER À L'HORIZON 2030
DÉBAT PUBLIC ÉTUDES CONCERTATION 4 DÉCISIONS MINISTÉRIELLES CIA	PROJET D'INTÉRÊT GÉNÉRAL (PIG)	SAISINE CNDP DÉCISION MINISTÉRIELLE (À VENIR) MISE À JOUR DU DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE	ENQUÊTE PUBLIQUE RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE	ÉTUDES DÉTAILLÉES PROCÉDURES ULTÉRIEURES FONCIER TRAVAUX PRÉPARATOIRES	TRAVAUX

Calendrier indicatif en fonction des décisions ultérieures et des avis suite aux instructions administratives



04
LES ACTIONS À CONDUIRE AVANT L'ENQUÊTE PUBLIQUE

4.1 – SAISIR LA CNDP, METTRE À JOUR LES ÉTUDES ET PRÉVOIR CONSULTATIONS ADMINISTRATIVES NÉCESSAIRES

À la suite de l'annonce par le Préfet de la Région sur la poursuite des études préalables à l'enquête publique, et afin de répondre aux fortes attentes du territoire de voir le projet se réaliser et dans la continuité des orientations fixées par l'État (LOM et décision ministérielle à venir), SNCF Réseau prépare activement l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

Pour lancer cette phase, SNCF Réseau doit en conséquence :

1

SAISIR LA CNDP, conformément à l'article L121-12 du code de l'environnement afin qu'elle se prononce sur l'opportunité de relancer une nouvelle phase de concertation et si oui, selon quelles modalités.

2

ACTUALISER LES ÉTUDES SOCIO-ÉCONOMIQUES, en fonction du scénario de reprise du projet qui sera retenu par les partenaires cofinanceurs.
Le dossier d'évaluation socio-économique (DESE) n'a pas été mis à jour depuis le dossier d'enquête préparé en 2017. Il est donc nécessaire de mettre à jour le diagnostic territorial, les études de trafics voyageurs et fret, les études de capacité et d'exploitation et l'évaluation socio-économique en prenant en compte les dernières instructions-cadres nationales (mai 2019) et les évolutions de certains paramètres liés aux démarches récentes sur le périmètre (Schéma Directeur Transversale Sud, offre régionale révisée…).

3

ACTUALISER L'ÉTUDE D'IMPACT ET LE DOSSIER SUPPORT À L'ENQUÊTE PUBLIQUE
Il s'agit de sécuriser sur le plan juridique le dossier d'enquête publique pour les phases d'instruction et de saisines administratives ainsi que la future Déclaration d'Utilité Publique (DUP) vis-à-vis des risques contentieux.

Le dossier d'enquête publique doit être repris pour prendre en compte, a minima :

- l'évolution des documents d'urbanisme des communes concernées par le projet ;
- la mise à jour des dossiers de Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme des communes de la 1re phase;
- l'évolution du contexte administratif et règlementaire du projet (nouveau PIG, LOM, nouvelle saisine de la CNDP) ;
- l'actualisation et/ou compléments des études environnementales (thématiques biodiversité, hydraulique, acoustique, changement climatique…) ;
- la mise à jour de l'analyse des effets cumulés avec les autres projets connus et de la compatibilité du projet avec les plans/schémas/programmes en vigueur sur la zone d'étude.

4

PROCÉDER AUX CONSULTATIONS ADMINISTRATIVES
Une fois ces éléments mis à jour, le dossier support de l'enquête sera transmis au ministère de tutelle (DGITM) et sa complétude vérifiée.

Sur la base de ce dossier et de l'existence d'un protocole de financement de la 1re phase du projet signé, SNCF Réseau saisira l'Autorité Environnementale du CGEDD ainsi que le Secrétariat Général pour l'Investissement (SGPI), au titre de l'évaluation économique du projet, et répondra aux observations de ces deux institutions.

Il devra également consulter les collectivités et groupements intéressés par le projet, en application de l'article L. 122-1 du code de l'environnement. Leurs observations seront jointes au dossier d'enquête publique.

À la suite de la saisine de la CNDP, SNCF Réseau envisage d'organiser une nouvelle étape d'information et de participation du public.

4.2 – IDENTIFIER LES ENJEUX D'UNE REPRISE DU DIALOGUE AVEC LE TERRITOIRE POUR LE MOBILISER EN VUE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

4.2.1 – LA PRISE EN COMPTE DES POSITIONS DES ACTEURS DU TERRITOIRE

Pour préparer au mieux cette nouvelle phase, SNCF Réseau mène actuellement une étude de contexte afin de connaitre les positions des acteurs du territoire sur le projet mais également leurs attentes vis-à-vis de la nouvelle étape de concertation :

- 10 à 15 acteurs seront interrogés, principalement des représentants des cofinanceurs et des associations actives lors des précédentes étapes de concertation ;
- Le questionnement portera sur le contexte du redémarrage du projet, sur la consistance et le périmètre de la concertation ainsi que sur les modalités envisagées en matière d'information et de participation du public dans le contexte persistant de crise sanitaire.

Des demandes localisées sont déjà connues à ce stade, notamment :

- Sur l'ensemble du tracé entre Montpellier et Béziers, les demandes concernent les procédures d'acquisition foncière et les réponses à apporter en matière de nuisances sonores ;
- À Villeneuve-les-Béziers, la mise en place d'une stratégie foncière entre acteurs est demandée pour anticiper les besoins de relogement ;
- À Pinet, la profession viticole demande un travail partenarial étroit avec les représentants de la profession ;
- À Poussan et Issanka, l'intégration visuelle du viaduc et la réalisation de murs anti-bruit sont demandées ;
- À Issanka, des inquiétudes sont exprimées en matière de risque de pollution de la source en cas d'accident de train de marchandises.

Dans le secteur « Gardiole, Mosson et Bassin de Thau », des habitants du nord du bassin, inquiets au sujet de la desserte de leur territoire, demandent la création d'une gare entre Montpellier et Béziers. Trois acteurs associatifs de ce secteur – L'Observatoire du Pays de Thau, Balaruc Fusion et Poussan Autrement – expriment de fortes réserves sur le projet prioritaire.

4.2.2 – LES ENJEUX DE CETTE

Atelier thématique « agriculture-viticulture », le 27 mai 2015

NOUVELLE PHASE DE DIALOGUE

Eu égard aux avancées actées au cours de ces dix dernières années, il s'agira, lors de cette nouvelle étape de dialogue d'informer et consulter le public sur :

- **l'état d'avancement de l'ensemble du projet et la portée des décisions prises ;** il s'agira notamment de faire comprendre que cette nouvelle étape porte prioritairement sur la phase 1 du projet, celle qui fera l'objet de la demande de DUP ;
- **les modalités d'insertion de la ligne nouvelle,** notamment sur les thématiques environnementales, paysagères, foncières et les aménagements annexes nécessaires à la réalisation effective du projet : rétablissements routiers, bassins de rétention d'eau, compensations environnementales…
- le niveau de **desserte ferroviaire pour les usagers et l'offre mixte : voyageurs + fret.**

4.3 – ACTER UN DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION ADAPTÉ À L'ÉTAT D'AVANCEMENT DU PROJET ET AU CONTEXTE POST COVID-19

Sous réserve des décisions par la CNDP consécutives à la saisine, le dispositif envisagé devra prendre en compte : le retour d'expériences des précédentes phases de concertation, les demandes connues à ce stade, les attentes des acteurs interviewés lors de l'étude de contexte et le besoin de parfaire et d'actualiser le niveau d'information des acteurs et du public sur le projet.

Ce dispositif devra également tenir le plus grand compte de la nouvelle donne liée à la sortie progressive du confinement et au risque, toujours présent à l'heure actuelle, d'une deuxième vague de l'épidémie. Compte tenu des restrictions éventuelles portant sur la taille des rassemblements ou la circulation des personnes, mais aussi de la nécessité de permettre à chaque personne concernée d'exercer son droit à l'information et à la participation, SNCF Réseau souhaite proposer un dispositif très diversifié d'outils participatifs, y compris vis-à-vis de publics éloignés de la décision publique.

Le dispositif propose d'articuler les différentes échelles et les différents publics concernés par le projet : échelle communale de proximité ; périmètre du projet global (Montpellier-Perpignan) ; périmètre phase 1 (Montpellier-Béziers), tout en prenant en compte le contexte de la crise sanitaire et ses conséquences.

La crise sanitaire et ses conséquences

La crise sanitaire liée au COVID-19 et ses conséquences devront être prises en compte, dans toutes leurs dimensions, dans l'élaboration du dispositif et son bon déroulement :

→ En encourageant et en permettant la participation au travers de dispositifs diversifiés, numériques et présentiels, facilitant l'interpellation directe, le dialogue et les échanges ;

→ En respectant strictement, si les rencontres en extérieur sont autorisées, les modalités imposées par les pouvoirs publics et/ou les autorités locales, tant en matière de distanciation sociale que de protections individuelles et de nombre de participants ;

→ En étant particulièrement vigilants et attentifs aux signaux sociétaux et aux inquiétudes potentielles susceptibles d'émerger des territoires où seront organisées les rencontres.

Autre point lui aussi consécutif au COVID-19 : **le contexte d'incertitude entourant les élections municipales voire régionales.** SNCF Réseau adaptera le dispositif d'information et de participation au cadre des décisions qui seront prises en faveur de l'organisation d'un nouveau scrutin ou en matière de période de réserve électorale. Ainsi, si les élections municipales sont reportées plusieurs semaines après la concertation, SNCF Réseau intègrera l'incertitude des positionnements sur le projet. Les nouveaux élus seront rencontrés et informés des enseignements de la concertation et des suites données.

4.3.1 – UNE RENCONTRE AVEC LES PUBLICS EN DEUX TEMPS

4.3.1.1 – UN PREMIER TEMPS D'ÉCHANGES AVEC LES MAIRES DES COMMUNES CONCERNÉES PAR LA PHASE 1

Il s'agira de les informer sur le redémarrage du projet et ses conditions de réalisation, de recueillir leurs attentes concernant les modalités d'insertion de l'infrastructure ferroviaire et le traitement des impacts potentiels.

À l'occasion de ces rencontres bilatérales, les élus seront invités à venir s'exprimer durant le temps d'échanges grand public, lors des rencontres publiques, ou au moyen de contributions et de courriers.

4.3.1.2 – UN DEUXIÈME TEMPS D'ÉCHANGES AVEC LE GRAND PUBLIC

Dans le cadre de cette nouvelle phase de dialogue, SNCF Réseau souhaite mobiliser et échanger avec le public le plus large :

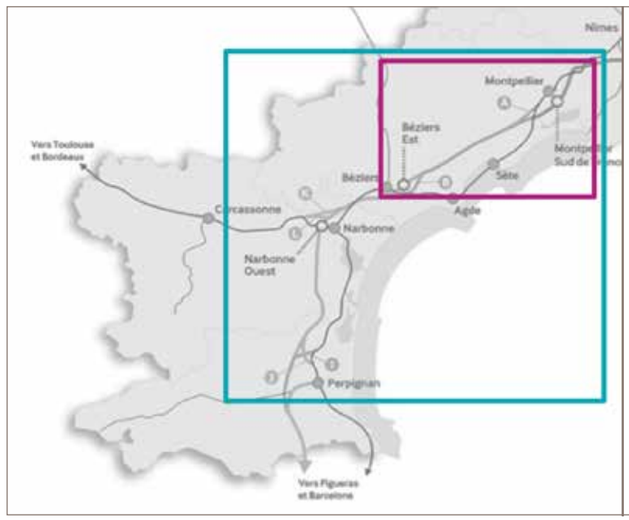
- les riverains du projet, mais aussi l'ensemble des habitants des communes traversées ;
- les usagers potentiels de la ligne ;
- les associations d'usagers, les associations de l'environnement et les collectifs de riverains ;
- les acteurs institutionnels : patrimoine, littoral, agriculture, viticulture, tourisme, aménageurs publics ;
- les acteurs socio-économiques : entreprises impactées par le tracé, CCI, organisations professionnelles… ;
- les acteurs du fret : associations, syndicats de professionnels.

4.3.2 – LE PÉRIMÈTRE GÉOGRAPHIQUE

Le périmètre d'information et de participation est calqué sur les échelles actuelles du projet.

- Un dispositif d'information et de participation, déployé sur le périmètre du projet global Montpellier-Perpignan, soit 49 communes concernées par les emplacements réservés du PIG 2019 ;
- Un dispositif d'information et de participation renforcé spécifique au périmètre phase 1 Montpellier-Béziers (18 communes concernées par ce dispositif spécifique).

LE PÉRIMÈTRE D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION



Périmètre global Montpellier-Perpignan

49 communes concernées par les emplacements réservés du PIG 2019

Périmètre phase 1 Montpellier-Béziers

18 communes concernées

Béziers, Cers, Villeneuve-lès-Béziers, Monblanc, Bessan, Florensac, Pinet, Pomérols, Saint-Thibéry, Gigean, Loupian, Mèze, Poussan, Fabrègues, Lattes, Montpellier, Saint Jean de Védas, Villeneuve-lès-Maguelone.

4.3.3 LES MODALITÉS COMMUNES À L'ÉCHELLE DU PROJET GLOBAL (MONTPELLIER-PERPIGNAN)

4.3.3.1 L'ANNONCE DE LA CONSULTATION DU PUBLIC

→ Si nécessaire compte-tenu de la concertation recommandée par la CNDP, des annonces réglementaires (prévues par le code de l'environnement, article L121-16) : affichage légal en mairies et annonces légales dans la presse locale et nationale.

→ Un dispositif de communication comprenant : annonces presse, conférence et communiqués de presse, information via les réseaux sociaux SNCF Réseau, mobilisation des canaux d'information municipaux et des acteurs du territoire au moyen d'un kit d'information comprenant communiqué de presse, affichettes et dépliants.

4.3.3.2 L'INFORMATION SUR LE PROJET

Les modalités d'information et de consultation suivantes seraient communes à tous les territoires du projet global :

→ Le site internet du projet *www.ligne-montpellier-perpignan.com*, mis à jour, permettra de visualiser rapidement les évolutions du projet, de télécharger la documentation existante et de formuler avis et remarques au moyen d'un formulaire d'expression ;

→ Le dossier de concertation réalisé à partir du présent dossier de saisine, téléchargeable sur le site du projet ;

→ Le dépliant synthétique du dossier, également téléchargeable, distribué sur les lieux d'exposition ;

→ Des expositions, avec des panneaux et des dépliants disposés dans les principales gares du projet global à Montpellier, Béziers, Narbonne et Perpignan ;

→ Une maquette 3D ou une vidéo du projet proposé sur le site internet et, si possible, lors des rencontres.

4.3.3.3 L'ÉCHANGE ET L'EXPRESSION DES AVIS DU PUBLIC

Différents moyens d'expression écrite seront mis à la disposition du public dans les lieux d'exposition :

→ Un registre ou une urne où déposer sa carte T fournie avec le dépliant ;

→ Un questionnaire à destination des usagers.

Un formulaire pour les avis et questions sera accessible depuis le site internet du projet.

L'interpellation directe du maître d'ouvrage sera encouragée par la mise à disposition d'une adresse mail et d'une adresse postale dédiées à la nouvelle étape d'échange.

3 réunions des commissions consultatives : À l'instar de ce qui s'est pratiqué lors des phases de concertation précédentes, nous proposons que soit organisée une commission consultative d'élus dans chacun des trois départements concernés : Aude, Hérault et Pyrénées-Orientales.

4.3.4 LES MODALITÉS SPÉCIFIQUES À L'ÉCHELLE DU PROJET PHASE 1 (MONTPELIER-BÉZIERS)

Des modalités spécifiques d'information et de participation sont proposées pour les 18 communes concernées par la section Montpellier-Béziers, en raison des enjeux de mise à l'enquête publique du projet sur ce tronçon.

4.3.4.1 UNE RÉUNION PUBLIQUE D'OUVERTURE

Le lieu sera à définir avec les services de l'État et les collectivités concernées.

4.3.4.2 DES ATELIERS COUVRANT LES PRINCIPALES THÉMATIQUES DU PROJET

Ces ateliers porteront sur les sujets majeurs relevés lors des précédentes phases d'échange : les activités agricoles et la viticulture, la desserte ferroviaire et l'intermodalité, les questions d'insertion paysagère et environnementale et les retombées économiques et sociales du projet.

Ces ateliers, si possible ouverts au public, permettront de préciser les grands enjeux du projet au travers d'interventions d'experts et de recueillir les avis des participants sur ces différents sujets.

Des partenariats avec des médias locaux seront recherchés pour développer l'audience et la participation à ces ateliers.

4.3.4.3 DES MODALITÉS D'EXPRESSION RENFORCÉES À L'ÉCHELLE DE CHACUNE DES 18 COMMUNES

→ un débat ou un mur d'expression mobile pour aller à la rencontre du public sur un lieu de vie à déterminer : halte de transport collectif, lieu de travail ou de commerce, réunion festive, marché… ;

→ une exposition adaptée aux capacités d'accueil de la commune ;

→ un registre ou une urne où déposer sa carte T fournie avec le dépliant ;

→ un questionnaire à destination des usagers.

4.3.5 CALENDRIER PRÉVISIONNEL DU DISPOSITIF DE CONSULTATION DU PUBLIC

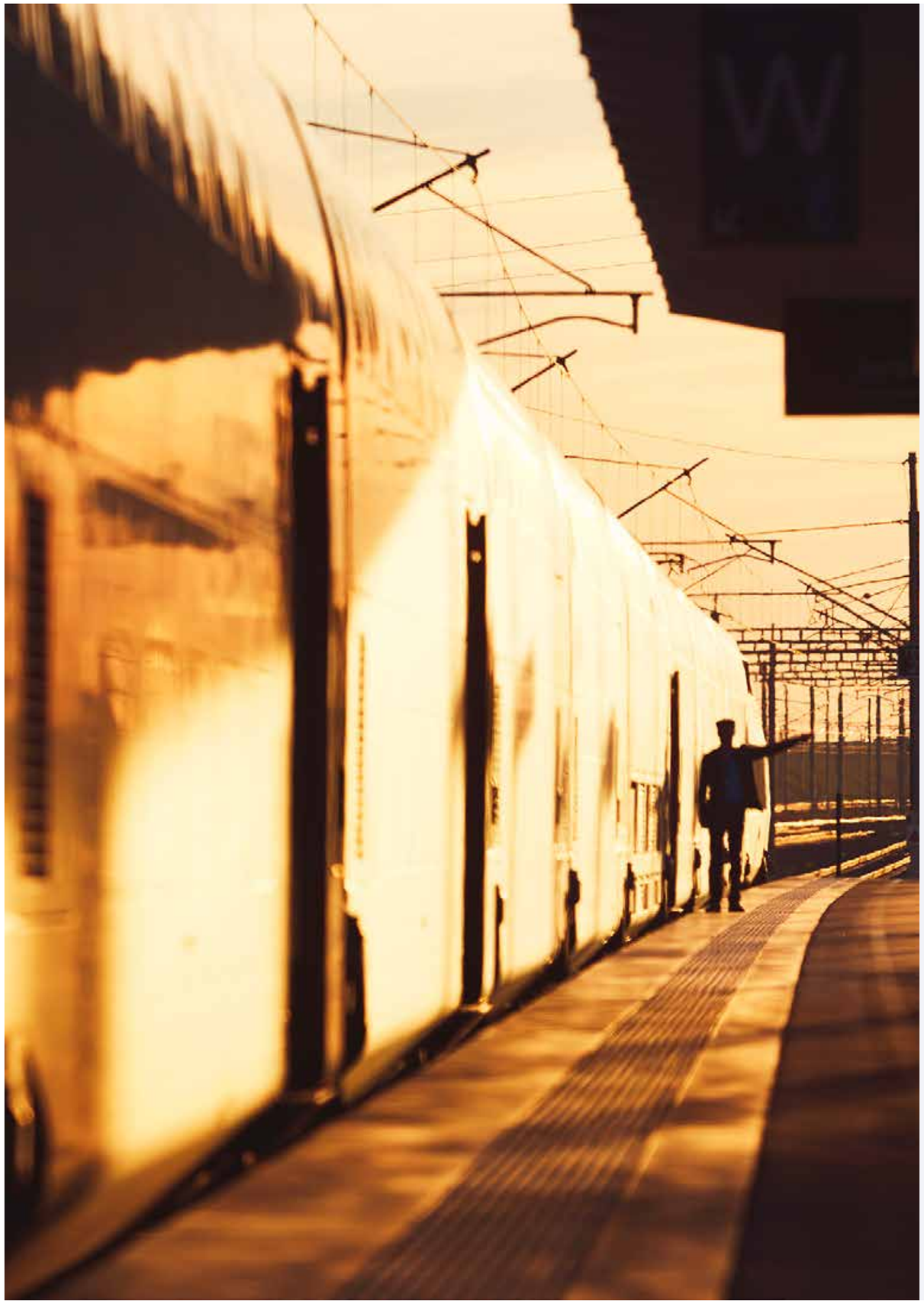
Sur la base d'une décision de la CNDP en septembre, après validation des modalités par le Comité de pilotage et en tenant compte de la période des élections municipales, le dispositif de consultation du public pourrait se dérouler courant novembre-décembre 2020.

4.3.6 LES SUITES DE LA CONCERTATION

Comme prévu par le code de l'environnement, si un garant est nommé, il devrait publier son bilan dans un délai d'un mois après la fin de la concertation. Le maitre d'ouvrage y répondra dans un délai de deux mois, en publiant les enseignements qu'il retire de la concertation et les suites à donner.

Ces documents seront joints au dossier d'enquête publique.

Atelier thématique « phasage », le 9 avril 2015 à Montpellier



ANNEXES

Décision ministérielle n°1 du 14 novembre 2011 50
Décision ministérielle n°2 du 15 décembre 2013 54
Décision ministérielle n°3 du 29 janvier 2016 58
Décision ministérielle n°4 du 1er février 2017 61
Décision de la CNDP du 7 octobre 2015 63

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement

Décision ministérielle relative aux études de la ligne nouvelle Montpellier Perpignan signée le 14 novembre 2011

Suite aux propositions du président de RFF pour la poursuite des études de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan et suite à la consultation organisée par le préfet de la région Languedoc-Roussillon, la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement et le ministre chargé des transports ont décidé les orientations suivantes pour la poursuite des études :

Fonctionnalités de la ligne nouvelle

Mixité voyageurs/fret

A la suite du débat public, le Conseil d'administration de RFF a décidé de poursuivre les études afin que la ligne nouvelle soit apte à la grande vitesse ferroviaire sur l'intégralité de son linéaire et en capacité d'accueillir des circulations mixtes de Montpellier à Perpignan sur les sections les plus circulées.

Dans ce cadre, la conception géométrique du tracé de la ligne nouvelle devra permettre à terme une circulation à 350 km/h sur l'ensemble du parcours. La seconde étape des études qui va s'engager sera l'occasion de préciser la pertinence d'une mixité voyageurs/fret sur les différentes sections de la ligne nouvelle, à la mise en service de la ligne ou à une échéance ultérieure, compte tenu notamment des évolutions anticipables de la demande de transport, de la capacité de la ligne classique à répondre aux besoins de trafics dans des conditions soutenables et des montants d'investissement associés.

Modalités de desserte des agglomérations situées sur l'itinéraire

La seconde étape des études devra permettre de préciser les modalités de desserte des agglomérations situées sur l'itinéraire, et notamment celles de Béziers, de Narbonne et de Perpignan. Dans ce cadre, les solutions de desserte suivantes seront examinées :

- Agglomération de Béziers : desserte par la gare centre, par une gare nouvelle située sur le secteur de Villeneuve-lès-Béziers ou par une gare nouvelle située sur le secteur de Nissan-lez-Ensérune ;
- Agglomération de Narbonne : desserte par la gare centre, par une gare nouvelle située sur le secteur de Montredon-des-Corbières ou par une gare nouvelle située sur le secteur de Nissan-lez-Ensérune ;
- Agglomération de Perpignan : desserte par la gare centre telle que privilégiée à la suite du débat public et possibilité de réaliser une gare nouvelle sur la ligne nouvelle située sur le secteur de Rivesaltes.

Pour chacune de ces agglomérations et pour chacune des différentes options envisageables – desserte par la gare centre ou par une gare nouvelle –, la seconde étape des études devra préciser l'économie globale de la desserte en précisant les montants d'investissements nécessaires, les aménagements connexes d'accès

1

ferroviaires et routiers à une gare nouvelle, les perspectives de fréquentation, la capacité à constituer des arrêts attractifs pour les missions à grande vitesse régionales, nationales et internationales que mettront en place les entreprises ferroviaires, ainsi que les impacts sur l'exploitation ferroviaire. S'agissant de ces trois derniers aspects, un travail approfondi devra être mis en place entre RFF et, d'une part, les entreprises ferroviaires concernées, et, d'autre part, les gestionnaires des gares existantes, afin de tendre vers une appréciation partagée des enjeux.

Réalisation des raccordements entre la ligne nouvelle et le réseau existant et d'un faisceau fret en entrée/sortie de la section internationale Perpignan-Figueras

La première étape des études a mis en évidence la possibilité de réaliser les raccordements suivants entre la ligne nouvelle et les lignes classiques Montpellier-Perpignan et Toulouse-Narbonne :

- un raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne classique Montpellier-Perpignan dans le secteur de Rivesaltes, permettant la desserte de la gare centre de Perpignan ;
- raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne classique Montpellier-Perpignan entre le Soler et Rivesaltes, permettant au trafic fret de transit au sortir de la section internationale de rejoindre la ligne classique sans traverser la gare centre de Perpignan ;
- raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne classique Toulouse-Narbonne dans le secteur de Moussan/Narbonne, permettant des liaisons Perpignan-Toulouse ;
- raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne classique Toulouse-Narbonne dans le secteur de Montredon-des-Corbières/Narbonne, permettant des liaisons Montpellier-Toulouse ;
- raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne classique Toulouse-Narbonne dans le secteur de Narbonne, permettant la desserte de la gare centre de Narbonne depuis le sud ;
- raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne classique Montpellier-Perpignan dans le secteur de Nissan-lez-Ensérune ;
- raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne classique Montpellier-Perpignan dans le secteur de Cers/Villeneuve-lès-Béziers, permettant la desserte de la gare centre de Béziers depuis le nord ;
- raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne classique Montpellier-Perpignan dans le secteur de Lattes, permettant la connexion de la ligne nouvelle avec la gare centre de Montpellier.

L'intérêt de ces raccordements et leurs caractéristiques fonctionnelles dépendent des décisions qui seront prises en ce qui concerne la mixité voyageurs/fret et les modalités de dessertes des agglomérations. Dans l'attente de ces choix, les études de ces raccordements seront approfondies, afin notamment de préciser les montants d'investissements, le volume de trafics concernés ainsi que, le cas échéant, leur horizon pertinent de réalisation. De même, l'opportunité de réaliser un faisceau fret sur la ligne nouvelle ainsi qu'une troisième voie entre Le Soler et Rivesaltes, en entrée/sortie de la section internationale Perpignan-Figueras dans la plaine du Roussillon, sera analysée selon les mêmes critères.

Cette nouvelle étape des études permettra également de définir, le cas échéant, les caractéristiques et la localisation des voies d'évitement dynamique nécessaires pour permettre la coexistence des trafics voyageurs et fret.

Dispositions générales

Les résultats des études relatives, d'une part, à la mixité voyageurs/fret et, d'autre part, aux modalités de desserte des agglomérations, sont attendus à l'automne 2012 et feront l'objet d'une décision ministérielle spécifique en anticipation de celle validant l'ensemble de la seconde étape des études. Cette décision sera précédée d'une consultation formelle des élus, des acteurs socio-économiques et des associations représentatives d'intérêts concernés par le projet, conduite par le préfet coordonnateur, afin de recueillir préalablement leur avis.

2

Définition de la zone de passage préférentielle

La zone de passage préférentielle définie ci-dessous est compatible avec l'ensemble des configurations envisageables en termes de fonctionnalités ferroviaires à approfondir au cours de la seconde étape des études, notamment en ce qui concerne la mixité voyageurs/fret de chacune des sections de la ligne nouvelle ou des modalités de dessertes des agglomérations situées sur l'itinéraire.

Les études de définition de la zone de passage préférentielle de la ligne nouvelle reposent sur une segmentation en cinq séquences de l'itinéraire entre Montpellier et Perpignan.

Séquence 1 de Toulouges à Salses-le-Château

Il est décidé de retenir la zone de passage préférentielle proposée par RFF dite « Plaine du Roussillon » qui permet d'assurer la continuité avec la section internationale Perpignan-Figueras, de limiter les impacts sur le milieu humain ainsi que d'éviter des enjeux sécuritaires et environnementaux importants correspondants aux zones de captages d'alimentation en eau potable et à la plaine de Torremila. La poursuite des études portera une attention particulière aux franchissements de la Têt et de l'Agly ainsi qu'au passage dans leurs zones inondables.

Séquence 2 de Salses-le-Château à Peyriac-de-Mer

RFF a examiné trois zones de passage préférentielles dites « Corbières », « Médiane » et « Littoral ». Dans l'hypothèse où cette section serait dédiée aux seuls trafics de voyageurs, l'option « Médiane » est apparue comme la plus favorable en termes d'insertion paysagère, de préservation du patrimoine, de moindres risques naturels et industriels, et de coût. Toutefois, si la mixité voyageurs/fret devait être retenue sur cette section, son coût devrait doubler, passant de 700 M€ à 1 450 M€ aux conditions économiques de janvier 2010, compte tenu des contraintes qu'impose la mixité en terme de pentes et de rayon courbure dans une zone de relief marqué. Dans ce cas de figure, l'option « Littoral » présenterait alors une meilleure performance globale, avec notamment un coût inférieur d'au moins 200 M€à l'option « Médiane ».

Dans ces conditions, sont retenues à ce stade pour la poursuite des études les deux zones de passage préférentielles dites « Médiane », dans l'hypothèse où cette section serait dédiée aux trafics de voyageurs, et « Littoral », dans l'hypothèse d'une mixité voyageurs/fret. Les décisions à venir sur la mixité détermineront donc la zone de passage préférentielle retenue. D'ici là, RFF poursuivra la définition de la nouvelle infrastructure avec le même degré de précision pour ces deux options, en veillant particulièrement à approfondir les aspects relatifs aux impacts sur les activités humaines, le réseau hydrographique et sur les secteurs d'enjeux écologiques.

Séquence 3 de Peyriac-de-Mer à Vendres

RFF a étudié quatre zones de passage préférentielles dites « Ouest », « Médiane nord Nissan », « Centre » et « Médiane sud Nissan ». L'analyse comparative a mis en évidence que l'option « Ouest » était la plus favorable au regard des enjeux humains, économiques, ainsi que du milieu physique et naturel. Dans ces conditions, nous retenons l'option « Ouest » pour la poursuite des études. Les conditions de traversée du cours inférieur de l'Aude, classé en zone Natura 2000 et dont la zone inondable est très étendue, ainsi que du canal de la Roubine, classé au patrimoine mondial de l'UNESCO, devront être approfondies, afin de garantir une insertion exemplaire du projet.

Séquence 4 de Vendres à Loupian

Deux zones de passage préférentielles, dites « Nord A9 » et « Sud A9 », ont été examinées par RFF. Ces deux solutions représentent un coût d'investissement sensiblement équivalent. Toutefois, l'option « Nord A9 » apparaît moins pénalisante en matière de bâti et d'impacts sur les zones d'activité existantes. Il est donc décidé de retenir la zone de passage préférentielle « Nord A9 » sur ce secteur pour la poursuite des études. RFF veillera à examiner finement les impacts de la ligne nouvelle dans la traversée des vallées de l'Orb, du Libron, de l'Hérault et leurs zones inondables ainsi que les modalités d'insertion de la nouvelle infrastructure lors du franchissement du canal du Midi, classé au patrimoine mondial de l'UNESCO.

3

Séquence 5 de Loupian à Montpellier

RFF a étudié deux zones de passage préférentielles dites « Plaine de Fabrègues et « Gardiole ». Au terme de l'analyse multicritère, l'option « Plaine de Fabrègues » présente des impacts globalement moindres sur les milieux physique et naturel, notamment en évitant le fractionnement du massif de la Gardiole au sud de l'A9, tout en ayant un coût inférieur de près de 500 M€aux conditions économique de janvier 2010. Nous retenons donc la zone de passage préférentielle « Plaine de Fabrègues» sur ce secteur pour la poursuite des études. Celles-ci seront l'occasion d'analyser finement les impacts de la nouvelle infrastructure dans les vallées de la Vène, de la Mosson et leurs zones inondables associées, ainsi que sur le site Natura 2000 du sud de la plaine de Fabrègues, et de déterminer les solutions à apporter pour garantir une insertion exemplaire de la ligne nouvelle.

Dispositions générales

Il a été demandé à RFF de veiller particulièrement à la qualité de la concertation pour la nouvelle étape des études qui va s'engager. A cet effet, il est souhaité que l'avancement de ces études soit régulièrement présenté, dans le cadre de commissions consultatives, aux acteurs des territoires concernés.

La seconde étape des études veillera à examiner les éventuels impacts de la nouvelle infrastructure sur les réseaux hydrographiques et les zones inondables, notamment dans le secteur de Cuxac d'Aude. L'impact du bruit ferroviaire, l'insertion des ouvrages d'art, notamment dans le cadre d'une vision globale de préservation des paysages, et les impacts sur les activités viticoles seront également analysés de manière approfondie au cours de cette nouvelle phase d'études.

Afin d'informer au mieux les personnes concernées par l'ensemble du fuseau retenu pour la poursuite des études et d'éviter de nouvelles contraintes lors de la définition de la bande de 500 m de largeur à l'intérieur de laquelle s'inscrira la tracé définitif, il est demandé au préfet de région, en lien avec les préfets de département concernés, de prendre en considération la mise à l'étude de la ligne nouvelle, en application de l'article L.111-10 du code de l'urbanisme.

Par ailleurs, il est demandé au préfet de région, en lien avec les préfets de département concernés et RFF, d'examiner dans quelle mesure la qualification de projet d'intérêt général actuellement en vigueur, et définie sur la base du tracé de la ligne nouvelle approuvée en 1995, est toujours adaptée à la nouvelle zone de passage préférentielle et de prendre, le cas échéant, les mesures nécessaires pour exclure dès maintenant de cette qualification les secteurs qui ne seraient plus inclus dans la zone de passage préférentielle. La bande de passage d'environ 500 m de largeur qui sera approuvée à la fin de l'étape 2 des études servira de base à une nouvelle révision du périmètre de la qualification de projet d'intérêt général.

Enfin, il est demandé au préfet de région d'engager avec les partenaires les échanges permettant de conclure d'ici la fin de l'année une convention de financement permettant de procéder aux acquisitions foncières situées dans le périmètre du projet d'intérêt général et ayant fait l'objet d'une mise en demeure. De même que pour le financement des études préalables à la déclaration d'utilité publique de la ligne nouvelle, les montants nécessaires, évalués par RFF à 15 M€jusqu'en 2013, devront être pris en charge à parité entre l'Etat et RFF, d'une part, et les collectivités territoriales, d'autre part. Les montants engagés dans ce cadre par les partenaires seront pris en compte dans l'établissement, le moment venu, du plan de financement définitif de l'opération.

Une large communication de ces décisions sera assurée avec la collaboration des services de RFF.

4

DÉCISION MINISTÉRIELLE N°2 DU 15 DÉCEMBRE 2013

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ENERGIE

Le ministre délégué chargé des Transports,
de la Mer et de la Pêche

Paris, le 15 DEC. 2013

Réf. : D13027722

Monsieur le Président,

Les études de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) ont été initiées, à la suite du débat public de 2009, afin de déterminer le tracé de référence de l'infrastructure en vue du lancement de l'enquête publique.

L'approbation ministérielle du 14 novembre 2011 a défini la zone de passage préférentielle de 1 000 mètres de large et précisé les grandes orientations pour la poursuite des études sur le plan fonctionnel : desserte des agglomérations et sections ouvertes à la mixité des trafics de trains de fret et de voyageurs. Elle a ainsi demandé à Réseau ferré de France (RFF) d'engager la seconde étape des études préalables à l'enquête publique et décidé que les résultats sur la desserte des agglomérations et la mixité feraient l'objet d'une approbation, à l'issue d'une concertation formelle des acteurs concernés, en anticipation de celle validant le tracé du projet. En outre, elle a décidé que la vitesse de conception géométrique de la ligne, encadrée, au nord, par le contournement de Nîmes-Montpellier et, au sud, par la section entre Perpignan et Figueras, devrait permettre, à terme, une circulation à grande vitesse sur l'ensemble du parcours, comme l'avait exprimé une majorité d'acteurs lors du débat public.

Le comité de pilotage du projet LNMP, réuni le 8 octobre 2012, a proposé que la desserte des agglomérations de Béziers et Narbonne soit assurée par deux gares nouvelles et retenu la possibilité d'une gare nouvelle, à terme, dans le secteur de Perpignan. Pour la mixité, il a proposé qu'elle couvre le plus long linéaire possible depuis Montpellier, en tenant compte de la contrainte budgétaire.

Une consultation formelle des acteurs du territoire concernés par le projet s'est achevée le 15 mai dernier.

Par ailleurs, la Commission « Mobilité 21 », que j'avais instituée en octobre 2012 afin d'établir un diagnostic sur la pertinence et la faisabilité du projet de schéma national des infrastructures de transport, au vu de la situation actuelle et des perspectives de nos finances publiques, et de la priorité que le Gouvernement entendait donner aux transports du quotidien, m'a remis son rapport le 27 juin 2013. Le Gouvernement en a partagé les critères d'analyse et s'est fixé comme référence le scénario n°2 proposé par la Commission, permettant l'engagement de 30 milliards d'euros de grands travaux d'ici 2030.

Monsieur Jacques RAPOPORT
Président de Réseau ferré de France (RFF)
92 avenue de France
75648 PARIS CEDEX 132

Hôtel de Roquelaure – 246, boulevard Saint-Germain – 75007 Paris – Tél : 33 (0)1 40 81 21 22
www.developpement-durable.gouv.fr

Dans ce cadre, la Commission « Mobilité 21 » a considéré que la réalisation de la LNMP relevait d'une seconde temporalité. Toutefois, considérant qu'elle ne pouvait être entièrement affirmative sur le moment à partir duquel il pourrait être nécessaire d'engager l'opération, la Commission a prévu d'inscrire en premières priorités une provision pour engager en tant que de besoin avant l'horizon 2030 de premiers travaux en lien avec le projet.

Les perspectives des finances publiques doivent structurer les choix afférents à la définition et l'avancement des grands projets d'infrastructures. Les fonctionnalités du projet LNMP doivent donc être strictement dimensionnées pour répondre aux besoins, dans un souci de cohérence entre les grands projets de lignes nouvelles et de répartition des capacités de circulation sur le réseau ferré national.

Au regard de ces éléments, je décide des orientations suivantes pour la poursuite des études du projet LNMP.

Modalités de desserte des agglomérations situées sur l'itinéraire du projet

L'approbation ministérielle du 14 novembre 2011 a demandé que les études permettent de préciser les modalités de desserte des agglomérations situées sur l'itinéraire, en particulier celles de Béziers, Narbonne et Perpignan.

Pour desservir les agglomérations de Béziers et de Narbonne, cinq scénarios fonctionnels ont été étudiés : par les gares existantes, par une gare nouvelle (dans le secteur de Béziers, Nissan-lez-Ensérune ou Narbonne) et par deux gares nouvelles (dans les secteurs de Béziers et Narbonne). En parallèle, l'intérêt d'une desserte de l'agglomération de Perpignan par gare nouvelle située au nord a également été étudié.

Les études ont permis de déterminer pour chacun des scénarios : les temps de parcours, les trafics, les caractéristiques et les fonctionnalités des gares, l'exploitation ferroviaire ainsi que les montants d'investissement associés.

Compte tenu de l'offre de transport prévisionnelle et des gains de trafics pour les missions à grande vitesse régionale, nationale et internationale, les résultats des études soulignent la pertinence sur les plans économique et de l'aménagement du territoire de la réalisation de deux gares nouvelles pour desservir les agglomérations de Béziers et Narbonne. Elles apportent également un éclairage sur l'opportunité, à terme, d'une desserte par gare nouvelle de l'agglomération de Perpignan, dans le secteur de Rivesaltes.

Pour la desserte des agglomérations situées sur l'itinéraire du projet, je décide donc des modalités de desserte et de poursuite des études suivantes :

- pour l'agglomération de Béziers : desserte par une gare nouvelle située à l'est de Béziers ;
- pour l'agglomération de Narbonne : desserte par une gare nouvelle située sur le secteur de Montredon-des-Corbières ;
- pour l'agglomération de Perpignan : desserte, dans un premier temps, par la gare existante.

Concernant la desserte des agglomérations de Béziers et Narbonne, les études devront être approfondies pour permettre de localiser précisément l'implantation des gares aux termes d'une analyse multi-critères portant sur les coûts, les fonctionnalités, l'exploitation ferroviaire, l'impact sur l'habitat et les enjeux environnementaux. Il conviendra, en particulier, d'approfondir la faisabilité de leur interconnexion avec la ligne classique.

S'agissant de la desserte de Perpignan, les acteurs locaux se sont prononcés en faveur de la gare existante, lors du débat public de 2009. Les résultats des études confirment la grande attractivité de cette gare, modernisée depuis l'ouverture de la ligne nouvelle entre Perpignan et Figueras. Les études devront être complétées pour démontrer la faisabilité technique à un coût maîtrisé, ainsi que l'horizon pertinent de réalisation d'une gare nouvelle au nord de Perpignan, dans le secteur de Rivesaltes. Au vu du résultat de ces études, et dans l'éventualité d'une confirmation de la pertinence de sa réalisation, des dispositions conservatoires pourront être décidées.

Sections ouvertes à la mixité voyageurs et fret

L'approbation ministérielle du 14 novembre 2011 a demandé la poursuite des études pour préciser la pertinence d'une mixité voyageurs et fret sur les sections les plus circulées de la ligne nouvelle.

Plusieurs scénarios fonctionnels ont été étudiés pour une mixité depuis Montpellier : ligne nouvelle mixte jusqu'à Béziers, Nissan-lez-Ensérune, Narbonne et Perpignan ; un barreau de mixité a également été étudié dans la plaine du Roussillon. Ces scénarios ont été étudiés en les combinant avec les différents scénarios précités de desserte des agglomérations.

Les études ont permis de déterminer : l'offre ferroviaire grande ligne, régionale et fret, l'évolutivité des scénarios et leur robustesse d'exploitation, la capacité résiduelle pour répondre aux besoins de très long terme, les raccordements nécessaires ainsi que les montants d'investissement associés.

Il ressort de ces études que la section entre Montpellier, depuis la sortie du contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier, et Sète deviendra, en flux de voyageurs et de marchandises, la section la plus chargée du réseau du Languedoc-Roussillon, à l'horizon 2020. Sur le plan de la capacité et de l'exploitation, une mixité jusqu'à Sète permettrait de répondre à la demande voyageurs et fret à très long terme, compte tenu de la capacité du doublet de ligne.

Compte tenu de l'impossibilité technique de réaliser une interconnexion entre la ligne nouvelle et la ligne classique entre Montpellier et Sète, des problématiques d'exploitation ferroviaire et de la nécessité d'apporter une solution proportionnée aux besoins à satisfaire, je décide que la ligne nouvelle sera mixte voyageurs et fret entre Montpellier et Béziers.

Les études montrent que le niveau des trafics ne justifie pas, par ailleurs, la réalisation d'une ligne mixte entre Béziers et la plaine du Roussillon alors que le surcoût d'une infrastructure mixte serait particulièrement important. Ainsi, conformément à l'approbation ministérielle du 14 novembre 2011, la zone de passage préférentielle retenue pour la recherche de tracés sur la section entre Salses-le-Château et Peyriac-de-Mer est la zone « médiane ».

S'agissant d'une section de mixité dans la plaine du Roussillon, entre l'extrémité de la section internationale à Perpignan et Rivesaltes, je décide que les études devront être approfondies en ce qui concerne la faisabilité technique, le coût, l'impact sur l'environnement et la pertinence de la mixité sur cette section, notamment pour la robustesse de l'exploitation. En particulier, la réalisation de cette section mixte pourrait rendre nécessaire, selon la montée en charge du trafic de trains de fret, en provenance et à destination de l'Espagne, et du trafic voyageurs en gare de Perpignan, la création d'un barreau de raccordement, au nord de Perpignan, vers la ligne classique ainsi que celle d'un faisceau fret en complément des installations terminales de Perpignan. Ce faisceau permettrait de stocker les trains de marchandises, pour faciliter notamment leur insertion entre les trains de voyageurs.

Dispositions générales

J'ai demandé au préfet coordonnateur de poursuivre avec les partenaires les échanges engagés à la suite de l'approbation ministérielle du 14 novembre 2011, pour conclure une convention de financement permettant de procéder aux acquisitions foncières situées dans le périmètre du projet et qui font l'objet d'une mise en demeure. Le portage des acquisitions foncières ne saurait être assuré par RFF et l'absence de convention d'acquisition foncière ne permet pas de disposer d'un outil indispensable à la mise en œuvre d'une stratégie pour maîtriser le foncier et préserver ainsi la réalisation du projet. En conséquence, un accord entre l'ensemble des co-financeurs sur une convention constitue un préalable à la poursuite des études.

Les études à conduire par RFF devront conclure à la proposition d'un tracé, d'un emplacement pour les gares nouvelles et des raccordements au réseau ferré national nécessaires.

La Commission « Mobilité 21 » ayant proposé de réserver une enveloppe pour l'anticipation, avant 2030, d'éventuels premiers travaux de projets de secondes priorités, parmi lesquels la LNMP, je demande à RFF d'étudier les possibilités d'un phasage fonctionnel de l'infrastructure, depuis Montpellier et dans la continuité du projet de contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier. Ces études devront présenter plusieurs scénarios de séquencement permettant d'apprécier l'efficacité de la desserte des territoires, les fonctionnalités des raccordements et les effets sur l'exploitation ferroviaire. La présentation des coûts globaux et détaillés devra permettre une comparaison entre chacun des scénarios. L'ensemble de ces scénarios devra prendre en compte l'aptitude de la ligne nouvelle à accueillir la grande vitesse ferroviaire sur l'ensemble de son linéaire. Enfin, ces études seront alimentées autant que de besoin par les travaux de l'observatoire de la saturation ferroviaire que je viens de mettre en place le 29 novembre dernier.

Je vous demande de veiller à présenter régulièrement l'avancement de ces études et à en partager les résultats avec les membres du comité de pilotage du projet, coprésidé par le préfet coordonnateur et le président de la Région Languedoc-Roussillon.

Les résultats de ces études feront l'objet d'une approbation ministérielle. Cette décision sera précédée d'une consultation formelle des élus, des acteurs socio-économiques et des associations représentatives d'intérêts concernés par le projet, conduite par le préfet coordonnateur, afin de recueillir préalablement leur avis.

Je vous prie de recevoir, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Bien à vous,

Frédéric CUVILLIER

DÉCISION MINISTÉRIELLE N°3 DU 29 JANVIER 2016

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

Le secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche

Paris, le 29 JAN. 2016

Réf. : D15024831

Monsieur le Président,

Après la mise en service du contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier, prévue fin 2017, le projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan vise à assurer la continuité de la grande vitesse ferroviaire entre la France et l'Espagne sur la façade méditerranéenne en créant environ 150 km de ligne nouvelle apte à la grande vitesse ferroviaire et en capacité d'accueillir des circulations mixtes fret et voyageurs sur les sections où les besoins le justifient et les contraintes le permettent.

Par courrier du 4 novembre 2015, le préfet de région Languedoc-Roussillon, préfet de l'Hérault, m'a fait part des propositions de tracé et d'implantation des gares nouvelles des agglomérations de Béziers et de Narbonne issues du comité de pilotage du 23 juin 2015. Ces propositions, qui ont fait l'objet d'une consultation formelle auprès des acteurs du territoire du 15 juillet au 21 septembre 2015, sont issues des études et concertations complémentaires qui ont été menées par SNCF Réseau à la suite de la décision ministérielle du 15 décembre 2013 et qui ont porté sur le tracé, l'implantation des gares nouvelles à Béziers et à Narbonne, et les raccordements au réseau ferré national nécessaires.

Au regard de ces propositions et des conclusions de la consultation formelle dont j'ai été destinataire, ainsi que du dossier ministériel que vous m'avez transmis le 14 décembre 2015, je décide des orientations suivantes, complétant les points laissés en suspens par la décision ministérielle du 15 décembre 2013 et fixant le cadre pour la tenue de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique :

Monsieur Jacques RAPOPORT
Président de SNCF Réseau
92 avenue de France
75648 PARIS CEDEX 13

Hôtel de Roquelaure – 244, boulevard Saint-Germain – 75007 Paris – Tél : 33 (0)1 40 81 21 22
www.developpement-durable.gouv.fr

- j'approuve le tracé issu du comité de pilotage du 23 juin 2015, qui correspond au tracé préférentiel présenté dans le dossier ministériel du maître d'ouvrage et reprend à 70 % le tracé du projet d'intérêt général (PIG) adopté en 2000 dans l'Hérault et en 2001 dans l'Aude et les Pyrénées-Orientales. Ce tracé a été optimisé sur la base des analyses multicritères réalisées afin d'améliorer l'insertion du projet dans son environnement, et notamment dans les secteurs à enjeux les plus sensibles ;

- la ligne nouvelle sera apte à accueillir à la fois des circulations de voyageurs et des trains de marchandises, d'une part, entre Montpellier et Béziers, et, d'autre part, dans la plaine du Roussillon, afin de permettre le raccordement, à terme, de la ligne nouvelle à la section internationale.

  Dans ces conditions, le tracé approuvé inclut, d'une part, le raccordement de Villeneuve-lès-Béziers à la ligne classique et, d'autre part, la réalisation du faisceau fret de Rivesaltes ainsi que celle d'un tronçon mixte entre la commune de Rivesaltes, située au nord-ouest de Perpignan, et la commune de Toulouges, située à l'extrémité de la section internationale Perpignan-Figueras ;

- je décide de retenir les sites « A 75 profil haut » et « Pont-des-Charrettes » pour la localisation, respectivement, des gares nouvelles des agglomérations de Béziers et de Narbonne ;

- j'arrête que la desserte de Perpignan se fera par sa gare centre et que, dans ces conditions, la ligne nouvelle se raccordera à la ligne classique dans le secteur de Rivesaltes.

Compte tenu de ces orientations, j'arrête le coût de l'opération à 5,520 milliards d'euros, aux conditions économiques de juillet 2014. Ce coût inclut la réalisation du projet selon le tracé approuvé, la réalisation des deux gares nouvelles des agglomérations de Béziers et Narbonne, la construction des raccordements de la ligne nouvelle à la ligne classique à Villeneuve-lès-Béziers et dans le secteur de Rivesaltes, ainsi que la réalisation du tronçon mixte entre Rivesaltes et Toulouges, dont l'horizon d'engagement pourra être utilement éclairé par les travaux de l'observatoire de la saturation ferroviaire entre Nîmes et Perpignan.

Pour la suite des études et procédures préalables à l'engagement des travaux, une attention particulière devra être portée :

- à l'insertion territoriale et environnementale du projet, notamment dans les secteurs de Villeneuve-lès-Béziers, au droit du raccordement de la ligne nouvelle avec la ligne classique, et au droit du tronçon mixte prévu à terme entre Rivesaltes et Toulouges. Je serai en effet particulièrement attentif à ce que le projet se poursuive dans des conditions permettant de minimiser l'impact sur le bâti, les riverains, les activités économiques et agricoles ;

- aux impacts sur les terres agricoles et viticoles, en veillant notamment à limiter autant que possible le morcellement des parcelles ;

- à la prise en compte des enjeux patrimoniaux que constituent les sites classés, notamment au traitement architectural réservé au franchissement du canal du Midi et du canal de la Robine (inscrits au Patrimoine mondial de l'UNESCO), ainsi qu'à l'intégration paysagère du projet lors de la traversée du massif de la Gardiole ;

- à la transparence hydraulique du projet, notamment dans les basses plaines de l'Aude, en cohérence avec les prescriptions du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) et du plan de prévention du risque d'inondation (PPRI) ;

- aux problématiques hydrauliques liées aux franchissements de nombreux cours d'eau par le projet ;

- à la sécurisation de l'alimentation en eau potable, notamment dans le secteur du Bassin de Thau ;

- à la sécurisation des conditions d'exploitation des tronçons mixtes, pour permettre la coexistence dans de bonnes conditions des circulations fret et voyageurs.

Sur ces bases, je vous demande de préparer le dossier support de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de l'ensemble du projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme et, à cette fin :

- de poursuivre, en lien avec la mission de coordination technique et financière du projet, les études et la concertation sur les scénarios de phasage du projet afin de préserver, dans le dossier d'enquête, la faisabilité des raccordements au réseau ferré national qui seraient rendus nécessaires par ces phasages ;

- de solliciter, dès que le projet de dossier sera stabilisé, l'avis de l'Autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae-CGEDD), ainsi que celui du commissariat général à l'investissement (CGI).

Je vous demande également d'initier, en lien les services de l'État concernés, l'ensemble des procédures préalables à la tenue d'une enquête publique sur l'ensemble du projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan à l'hiver 2016-2017.

Je vous prie de recevoir, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Alain VIDALIES

DÉCISION MINISTÉRIELLE N°4 DU 1ER FÉVRIER 2017

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER,
EN CHARGE DES RELATIONS INTERNATIONALES SUR LE CLIMAT

Paris, le - 1 FEV. 2017

Référence: D17001890

Objet : Ligne nouvelle Montpellier–Perpignan - Décision ministérielle sur le phasage

Le secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche

à

Monsieur le Préfet de la région Occitanie, Préfet de la Haute-Garonne

Le 29 janvier 2016, j'ai acté le tracé du projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan (LNMP) et les principes de raccordement et de desserte des territoires traversés. J'ai demandé ainsi à SNCF Réseau d'initier, en lien avec les services de l'État concernés, l'ensemble des procédures préalables à la tenue d'une enquête publique sur l'ensemble du projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan.

Il est apparu nécessaire de conforter la sécurité juridique du dossier d'enquête publique au regard du changement de jurisprudence intervenu à la suite de la décision du Conseil d'Etat d'annuler, le 15 avril dernier, la déclaration d'utilité publique de la LGV Poitiers-Limoges. Cette évolution nécessite en effet, d'une part, de définir un phasage du projet cohérent avec les recommandations de la Commission « Mobilité 21 » et les perspectives de saturation de la ligne existante et, d'autre part, de conclure, préalablement à la mise à l'enquête publique de la première phase et suite aux avis de l'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae-CGEDD) et du Commissariat général à l'investissement (CGI), un protocole précisant les modalités de financement et la répartition envisagée entre les partenaires.

Le comité de pilotage qui s'est tenu le 26 octobre 2016 a permis de partager cette analyse avec les collectivités locales concernées. Vous m'indiquez ainsi, dans votre courrier du 27 octobre dernier, que le principe d'une première phase entre Montpellier et Béziers a été favorablement accueilli à une large majorité des participants. Celui-ci apparaît pleinement cohérent avec la possibilité ouverte par la Commission « Mobilité 21 » d'anticiper une première phase de réalisation, au regard des perspectives de saturation de la ligne existante mises en évidence par le rapport de l'observatoire de la saturation du CGEDD publié le 15 juin 2016. Vous me faites également part du souhait des partenaires de maintenir un engagement de réalisation complète, à terme, pour le projet LNMP.

Hôtel de Roquelaure – 246, boulevard Saint-Germain – 75007 Paris – Tél : 33 (0)1 40 81 21 22
www.developpement-durable.gouv.fr

Dans ces conditions, et au regard des propositions que vous me soumettez dans votre courrier, je décide d'acter le principe d'une réalisation phasée de la LNMP, en retenant comme première étape, compte tenu des recommandations de la Commission « Mobilité 21 » et des conclusions de l'observatoire de la saturation ferroviaire entre Nîmes et Perpignan, la liaison mixte fret et voyageurs entre Montpellier et Béziers, estimée à 1 855 M€ aux conditions économiques de juillet 2014.

Par ailleurs, le Gouvernement a décidé de mettre en place une mission pilotée par un membre du CGEDD et un membre de l'inspection générale des finances (IGF), afin de conduire une démarche exploratoire sur le financement du projet. Dans ce cadre, il appartiendra à la mission de préciser, pour l'été 2017, les modalités de financement et la répartition envisagée entre les partenaires pour le financement de la première phase de la LNMP.

Je retiens comme objectif une présentation à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de cette première phase, qui a pour objectif d'apporter une solution concrète à la saturation de la ligne classique sur sa section la plus circulée, au premier semestre 2018. Cette première phase sera présentée comme s'inscrivant dans le cadre du projet global de la LNMP.

Je vous demande par ailleurs, en lien avec les préfets de l'Hérault, de l'Aude et des Pyrénées-Orientales, de coordonner les démarches permettant, dans ces différents départements, d'actualiser le projet d'intérêt général (PIG) sur l'intégralité de la ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan, sur la base du fuseau retenu dans ma décision du 29 janvier 2016, et selon les modalités prévues par les articles L. 102-1 et R. 102-1 du Code de l'urbanisme. Cette procédure permettra de préserver la réalisation future du projet sur le tronçon Béziers-Perpignan et de libérer les emplacements réservés inscrits dans les documents d'urbanisme des collectivités concernées lorsqu'il n'apparaît plus utile de les maintenir au regard des évolutions du projet.

En conséquence, je demande parallèlement au Président de SNCF Réseau :

- d'une part, de reprendre les dossiers nécessaires au lancement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la première phase de la LNMP et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, avec un objectif de saisine de l'Ae-CGEDD et du CGI à la rentrée 2017 afin de respecter le calendrier présenté au comité de pilotage, reposant sur le lancement de l'enquête publique à la fin de l'hiver 2017-2018 ;

- d'autre part, de préparer le dossier de présentation qui devra être diffusé aux maires des communes concernées et aux établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) compétents en matière d'urbanisme pour mise à disposition du public, préalablement à la prise de l'arrêté inter-préfectoral qualifiant de « projet d'intérêt général » la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan dans sa traversée des départements de l'Hérault, de l'Aude et des Pyrénées-Orientales, sur la base du fuseau retenu dans la décision ministérielle du 29 janvier 2016.

Une fois rendus les avis de l'Ae-CGEDD et du CGI, j'approuverai le dossier support de l'enquête publique de la première phase correspondant à la liaison mixte fret et voyageurs entre Montpellier et Béziers et déciderai alors de son lancement. Cette décision nécessitera par ailleurs qu'un protocole de financement ait pu être conclu au préalable entre l'ensemble des partenaires du projet, suivant les conclusions de la mission exploratoire sur le financement.

Alain VIDALIES

DÉCISION DE LA CNDP DU 7 OCTOBRE

cndp Commission nationale du débat public

SEANCE DU 7 OCTOBRE 2015

DÉCISION N° 2015 / 44 / LNMP / 8

PROJET DE LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

La Commission nationale du débat public,

- vu l'article L121-12 du Code de l'Environnement,
- vu le bilan publié par le Président de la Commission nationale du débat public le 25 août 2009 et le compte-rendu publié par le Président de la Commission particulière du débat public le 25 août 2009 sur le débat public concernant le projet ferroviaire de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan,
- vu la décision du Conseil d'administration de RFF du 26 novembre 2009 consécutive au débat public susvisé,
- vu la lettre en date du 15 février 2010 du Président de RFF sollicitant la désignation d'un tiers garant,
- vu la décision n° 2010/18/LNMP/5 du 3 mars 2010 désignant M. Jean-Pierre RICHER comme personnalité indépendante garante de la bonne mise en œuvre de la démarche de concertation postérieure au débat public,
- vu la décision n° 2013/51/LNMP/6 du 2 octobre 2013 donnant acte au garant et au maître d'ouvrage de leurs rapports et comptes rendus relatifs aux phases 1 et 2 de la concertation post-débat public,
- vu la décision ministérielle du 15 décembre 2013 enjoignant le maître d'ouvrage d'engager les études préalables à l'enquête publique,

Considérant que :

- le débat relatif à l'opportunité a été tranché par la décision ministérielle du 15 décembre 2013,
- que les circonstances de fait ou de droit justifiant le projet n'ont pas subi de modifications substantielles,
- le projet présenté tient compte des avis exprimés au cours du débat public et des différentes phases de concertation, poursuivie de manière continue sous l'égide d'un garant, Monsieur Jean-Pierre RICHER,

après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article 1 :
Il n'y a pas lieu d'organiser un nouveau débat public, au sens de l'article R-121-7 du Code de l'Environnement, sur le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.

Article 2 :
Il est recommandé au maître d'ouvrage de poursuivre jusqu'au lancement de l'enquête publique, le processus de concertation mis en place sous l'égide du garant, Monsieur Jean-Pierre RICHER.

Le Président

Christian LEYRIT

INSTITUTIONS&PROJETS

SNCF Réseau
Direction Territoriale Occitanie – Montpellier
101 allée de Délos – BP 91 242 - 34011 MONTPELLIER CEDEX 1
contact@lalignenouvelle.com - **www.lalignenouvelle.com**

SNCF RÉSEAU