5. Annexes

5.1 DECISIONS MINISTERIELLES 2016 ET 2017

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

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

5.2 CARTOGRAPHIE DU PROJET AU SEIN DES SCOT

Les planches pages suivantes présentent le projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan au sein des cinq territoires de SCOT concernés.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN
PÉRIMÈTRE DU PROJET D'INTÉRÊT GÉNÉRAL (PIG)
AU SEIN SCOT PLAINE DU ROUSSILLON
(EN COURS D'ÉLABORATION)

LIGNE NOUVELLE
MONTPELLIER-PERPIGNAN

N
O
E
S

PERPIGNAN

0 5 10 Km

V1 du 05/07/2017

Emplacement réservé LNMP-SNCF 2017

Périmètre du SCOT

Limites départementales

Sources : DREAL LR ; SNCF-R ; BDTOPO® IGN
Fond : SCAN100® IGN

SNCF RÉSEAU

SCOT_V1_A3_2017_07_05.mxd

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN
PÉRIMÈTRE DU PROJET D'INTÉRÊT GÉNÉRAL (PIG) AU SEIN DU SCOT DE LA NARBONNAISE

LIGNE NOUVELLE
MONTPELLIER-PERPIGNAN

NARBONNE

Emplacement réservé LNMP-SNCF 2017

Périmètre du SCOT

Limites départementales

0 5 10 Km

V1 du 05/07/2017

Sources : DREAL LR ; SNCF-R ; BDTOPO® IGN
Fond : SCAN100® IGN

SCOT_V1_A3_2017_07_05.mxd

SNCF RÉSEAU

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN
PÉRIMÈTRE DU PROJET D'INTÉRÊT GÉNÉRAL (PIG) AU SEIN DU SCOT BITERROIS

LIGNE NOUVELLE
MONTPELLIER-PERPIGNAN

HÉRAULT

PÉZENAS

BÉZIERS

AGDE

Emplacement réservé LNMP-SNCF 2017

Périmètre du SCOT

Limites départementales

0 5 10 Km

V1 du 05/07/2017

SCOT_V1_A3_2017_07_05.mxd

Sources : DREAL LR ; SNCF-R ; BDTOPO® IGN
Fond : SCAN100® IGN

SNCF RÉSEAU

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN
PÉRIMÈTRE DU PROJET D'INTÉRÊT GÉNÉRAL (PIG)
AU SEIN DU SCOT BASSIN DE THAU

LIGNE NOUVELLE
MONTPELLIER-PERPIGNAN

PÉZENAS

SÈTE

Emplacement réservé LNMP-SNCF 2017

CNM

Périmètre du SCOT

Limites départementales

0 5 10 Km

V1 du 05/07/2017

Sources : DREAL LR ; SNCF-R ; BDTOPO® IGN
Fond : SCAN100® IGN

SCOT_V1_A3_2017_07_05.mxd

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN
PERIMETRE DU PROJET D'INTERET GENERAL (PIG)
AU SEIN DU SCOT DE MONTPELLIER MEDITERRANEE METROPOLE

LIGNE NOUVELLE
MONTPELLIER-PERPIGNAN

MONTPELLIER

Emplacement réservé LNMP-SNCF 2017

CNM

Périmètre du SCOT

Limites départementales

0 5 10 Km

V1 du 05/07/2017

Sources : DREAL LR ; SNCF-R ; BDTOPO® IGN
Fond : SCAN100® IGN

SCOT_V1_A3_2017_07_05.mxd