



Séance ordinaire du mardi 28 septembre 2021

L'an deux-mille-vingt-et-un et le vingt-huit septembre, les membres du Conseil de Métropole, légalement convoqués, se sont assemblés au lieu ordinaire des séances, Salle du Conseil, sous la présidence de Monsieur Michaël DELAFOSSE.

Extrait du registre des délibérations de Montpellier Méditerranée Métropole

Aménagement durable

Nombre de membres en exercice : 92

Présents :

Tasnime AKBARALY, Christian ASSAF, Florence AUBY, Jean-François AUDRIN, Geniès BALAZUN, Yves BARRAL, Boris BELLANGER, Christophe BOURDIN, Véronique BRUNET, Roger CAIZERGUES, Renaud CALVAT, Michelle CASSAR, Stéphane CHAMPAY, Bernadette CONTE-ARRANZ, Sébastien COTE, Michaël DELAFOSSE, Serge DESSEIGNE, Zohra DIRHOUSI, Fanny DOMBRE-COSTE, Alenka DOULAIN, Maryse FAYE, Mylène FOURCADE, Jean-Noël FOURCADE, Jackie GALABRUN-BOULBES, Serge GUISEPPIN, Clare HART, Régine ILLAIRE, Laurent JAOL, Frédéric LAFFORGUE, Nathalie LEVY, Sophiane MANSOURIA, Coralie MANTION, Isabelle MARSALA, Jacques MARTINIER, Marie MASSART, Jean-Luc MEISSONNIER, Cyril MEUNIER, Patricia MIRALLES, Julien MIRO, Séverine MONIN, Véronique NEGRET, Laurent NISON, Marie-Delphine PARIILLON, Bruno PATERNOT, Eric PENSO, Céline PINTARD, Joël RAYMOND, René REVOL, Manu REYNAUD, Catherine RIBOT, Jean-Pierre RICO, Anne RIMBERT, François RIO, Sylvie ROS-ROUART, Séverine SAINT-MARTIN, Jean-Luc SAVY, Mikel SEBLIN, Charles SULTAN, Radia TIKOUK, Isabelle TOUZARD, Bernard TRAVIER, Joëlle URBANI, Claudine VASSAS MEJRI, Joël VERA, Patricia WEBER.

Absent(es) ayant voté par procuration en application des articles L 2121-20 et L 5211-1 du Code général des collectivités territoriales :

Mohed ALTRAD, William ARS, Michel ASLANIAN, Mathilde BORNE, Michel CALVO, Brigitte DEVOISSELLE, Julie FRÊCHE, Guy LAURET, Max LEVITA, Eliane LLORET, Nicole MARIN-KHOURY, Arnaud MOYNIER, Clothilde OLLIER, Yvon PELLET, Célia SERRANO, François VASQUEZ.

Absent(es) / Excusé(es) :

Florence BRAU, Emilie CABELLO, Roger-Yannick CHARTIER, Abdi EL KANDOUSSI, Hind EMAD, Clara GIMENEZ, Stéphanie JANNIN, Lionel LOPEZ, Hervé MARTIN, Agnès SAURAT, Philippe SAUREL

Aménagement durable - Déclaration d'Utilité Publique (DUP) relative à la phase 1 du projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) - Avis

Monsieur Michaël DELAFOSSE, Président, rapporte :

Par courrier reçu le 27 juillet 2021, l'Etat a saisi la Ville de Montpellier, ainsi que Montpellier Méditerranée Métropole et les communes de Fabrègues, Villeneuve-lès-Maguelone, Saint-Jean-de-Védas et Lattes pour solliciter leurs avis sur le projet de dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de la première phase du projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP), en application des articles L.122-1-V et R.122-7 du Code de l'environnement.

Comme l'indique le courrier, « *Cette procédure a pour but de recueillir l'avis des collectivités locales concernées par le projet, notamment au regard de ses incidences environnementales sur le territoire de [la] collectivité. Conformément au code de l'environnement, l'évaluation environnementale porte sur la totalité du projet et non pas uniquement sur la première phase* ».

L'enquête publique préalable à la DUP, tenant lieu de déclaration de projet, de la première phase du projet de LNMP, est requise au titre de deux réglementations distinctes :

- D'une part, au regard du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique où l'enquête publique préalable à la DUP est requise pour tout projet dont la réalisation nécessite des acquisitions foncières susceptibles de se résoudre par voie d'expropriation ;
- D'autre part, au regard du Code de l'environnement où une enquête publique, préalable à la déclaration de projet, est requise pour tout projet soumis à étude d'impact au titre des articles L. 122-1 et suivants et R. 122-1 et suivants du Code de l'environnement.

A ce titre et au regard de la nature du projet, le dossier transmis comprend :

- Une notice explicative, comportant notamment une appréciation sommaire des dépenses, soit 2,04 Milliards € HT pour la phase 1 aux conditions économiques de janvier 2020 et 6,12 Milliards € pour le projet total jusqu'à Perpignan ;
- Un plan général des travaux de la 1^{ère} phase du projet LNMP entre Montpellier et Béziers au 1/25 000^{ème} ;
- Une étude d'impact (phase 1 et 2) qui présente l'évaluation des incidences environnementales du projet LNMP, et les mesures prise pour les éviter, réduire ou compenser, dans sa globalité et de façon plus précise pour sa 1^{ère} phase, objet de la présente enquête publique ;
- Une évaluation socio-économique du projet ;
- Les dossiers de mise en compatibilité des PLU des communes concernées (dont Villeneuve-lès-Maguelone, Saint-Jean-de-Védas, Lattes et Montpellier).

Rappel du contexte et des principales caractéristiques du projet

La LNMP est un projet de liaison ferroviaire entre Montpellier et Perpignan sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau. Composé par deux sections de ligne mixte (voyageurs et fret) et une section centrale de ligne à grande vitesse exclusivement voyageur, ce projet prolonge le Contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier (CNM) pour se connecter au réseau à grande vitesse Espagnol existant.

Cet axe fait partie du corridor méditerranéen identifié comme étant prioritaire dans le Réseau TransEuropéen de Transport (RTE-T).

Sa réalisation s'inscrit dans l'un des couloirs les plus saturés du réseau ferré national, comme l'a mis en évidence l'Observatoire de la saturation ferroviaire piloté par l'Etat en 2016.

Depuis la mise en service du CNM en décembre 2017, le nouveau doublet de lignes (composé par la ligne classique et la ligne nouvelle) a permis d'accroître l'offre de sillons ferroviaires sur cette section et d'augmenter l'offre de trains voyageurs, notamment de trains régionaux. De plus, près de 70 % des trains de fret historiquement sur la ligne classique circulent aujourd'hui sur la voie nouvelle, diminuant ainsi les nuisances sonores dans les villes et villages traversés.

Il reste maintenant à réaliser le dernier maillon manquant du corridor méditerranéen en engageant la réalisation de la LNMP.

Comme toute grande opération d'infrastructure, le projet de la LNMP est le fruit d'un long processus d'élaboration et de définition du projet. Les premières propositions de tracé datent des années 1990.

En 1995, les accords de Madrid actent la construction d'une ligne ferroviaire le long de la façade méditerranéenne entre la France et l'Espagne.

En 2000, le tracé du TGV Languedoc-Roussillon est qualifié de Projet d'Intérêt Général (PIG) afin de réserver des emplacements dans les documents d'urbanisme. En mai 2005, le CNM est déclaré d'utilité publique. Parallèlement, les projets de développement du réseau ferroviaire espagnol avancent, avec notamment la réalisation de la section internationale Perpignan-Figueras, inaugurée le 27 janvier 2011.

En 2006, le Ministre des Transports a relancé le processus d'études d'une liaison nouvelle entre Montpellier et Perpignan en vue de la tenue d'un débat public. Il s'agissait de questionner les objectifs du projet face à l'évolution des déplacements régionaux de voyageurs et à l'accroissement des flux de marchandises nationaux et européens (notamment les échanges avec la péninsule ibérique). Un vaste débat public sur les principes du projet a lieu en 2009.

De 2011 à 2017, les études ont été suivies de 4 Décisions Ministérielles actant :

- Le tracé : 150 km de ligne nouvelle à grande vitesse entre Montpellier et Perpignan ;
- Le projet : deux sections de ligne mixte fret-voyageurs (entre Montpellier et Béziers et de Rivesaltes à Toulouges) et une section voyageurs uniquement entre Béziers et Rivesaltes ;
- Les gares nouvelles : Béziers Est et Narbonne Ouest ;
- Le phasage du projet : la première phase correspondant au tronçon Montpellier-Béziers et la deuxième au tronçon Béziers-Perpignan.

Lors de l'élaboration du rapport Duron relatif à la programmation et le financement des infrastructures, la procédure est mise en veille entre 2017 et 2019. Début de 2019, le tracé de la LNMP est qualifié comme PIG par les arrêtés préfectoraux de l'Hérault, de l'Aude et des Pyrénées Orientales. En décembre de la même année, la loi d'orientations des mobilités (LOM) acte l'engagement des travaux de la section Montpellier-Béziers à l'horizon de 10 ans et de la section Béziers-Perpignan à échéance de 20 ans.

En janvier 2021, la décision ministérielle n°5 acte l'engagement pour établir un protocole d'intention en définissant les modalités et les clés de financement prévisionnelle des études et des travaux de la phase 1 Montpellier-Béziers, en explorant notamment deux pistes : l'hypothèse de financement budgétaire et l'hypothèse de financement par le biais d'une société de projet ou de financement (ouverte par la LOM).

Tout au long de l'élaboration du projet, la Communauté d'Agglomération, puis la Métropole n'a cessé de soutenir la réalisation de cette infrastructure notamment à travers la signature de conventions de co-financement des études préalable et acquisitions foncières.

Le calendrier du projet prévoit la tenue de l'enquête publique à partir de décembre 2021, puis la poursuite des études, procédures administratives et acquisitions foncières afin de commencer les travaux en 2029. La

section entre Montpellier et Béziers serait mise en service en 2034.

Intérêt général du projet et bénéfice pour la Métropole

Le projet impacte 5 communes de Montpellier Méditerranée Métropole : Fabrègues, Villeneuve-lès-Maguelone, Saint Jean de Védas, Lattes et Montpellier.

Le réseau actuel se caractérise par la concentration de circulations hétérogènes (fret, TER, voyageurs grandes lignes) sur un tronçon unique, électrifié à 2 voies, entre Montpellier et Narbonne. Fortement sollicité, ce passage « obligé » pour bon nombre de circulations constitue une fragilité du réseau ferroviaire : tout incident sur les circulations empruntant ce corridor a un impact direct et massif sur l'ensemble du système ferroviaire (retards importants, annulations, etc). Par ailleurs, territoire coutumier des fortes intempéries, l'ex Languedoc-Roussillon est particulièrement exposé au changement climatique et avec lui, l'amplification des événements météorologiques extrêmes pouvant impacter les infrastructures de transport. Il existe ainsi un fort enjeu de sécurisation du réseau ferré en proposant un itinéraire alternatif à ce tronçon commun Perpignan – Narbonne – Nîmes.

En l'absence de développement de l'infrastructure ferroviaire, les capacités résiduelles disponibles pour la circulation de trains supplémentaires, notamment TER, sont limitées, particulièrement sur la trajectoire Est-Ouest, alors que le fort développement démographique et économique de la région engendrera de nouveaux besoins. De même, ces contraintes sont à même de limiter le développement du transport de marchandises au-delà des projections estimées. Ainsi en complément des enjeux de sécurisation du réseau, apparaît à plus long terme un enjeu capacitaire pour que les services ferroviaires puissent absorber les besoins de déplacements croissants.

De la même manière que la réalisation du CNM a permis de dégager de la capacité pour les trains du quotidien et ainsi contribuer à l'amélioration du niveau de service du PEM de Baillargues, la LNMP permettra de renforcer l'offre sur d'autres haltes (comme Villeneuve-lès-Maguelone), voire d'améliorer la diffusion des pendulaires sur le territoire avec la création de nouvelles haltes, comme à Castelnau-Sablassou. Le renforcement et la création de nouvelles haltes permet d'augmenter l'attractivité du mode ferré de façon à inciter un report modal de la voiture particulière lors des déplacements quotidiens notamment à destination de Montpellier.

Ainsi, la phase 1 de la LNMP crée les conditions d'un accroissement du report modal des flux internationaux, régionaux et locaux (voyageurs et marchandises) en prolongeant le doublet de ligne jusqu'à Béziers. A l'échelle métropolitaine et régionale, la réalisation de la première phase permet aussi d'améliorer les conditions de circulation des trains du quotidien sur la ligne classique dans sa section la plus contrainte et utilisée aujourd'hui. Ce projet participera et s'intégrera pleinement au système de déplacement du territoire métropolitain.

Ce report modal permettra au territoire métropolitain, de bénéficier d'une réduction des émissions de polluants atmosphériques, des gaz à effets de serre, du nombre de personnes exposées aux nuisances sonores et l'amélioration de la sécurité routière.

Outre ces effets bénéfiques significatifs pour le territoire, cette infrastructure majeure induit également un travail approfondi pour compenser ses impacts sur d'autres aspects environnementaux : biodiversité et activité agricole en particulier. La Métropole est particulièrement attachée à ce que les mesures de compensation se réalisent au plus près de la « zone d'impact ». Concernant les mesures compensatoires écologiques, le dossier qui sera soumis à l'enquête publique identifie un besoin de 5 765 hectares pour la compensation du projet dont 1 710 hectares sur la phase 1. La Métropole est en train de construire sa stratégie pour la biodiversité, il s'agira d'identifier collectivement des mesures compensatoires en synergie avec les orientations prises localement et à ce titre la Métropole confirme son intérêt à être associée aux

Comités de pilotage et de suivi dédiés. Concernant les mesures compensatoires agricoles, les chambres d'agriculture ont mené une étude pour évaluer les impacts et proposer des mesures compensatoires, l'emprise du projet en phase exploitation est estimée à 1 905 hectares sur des surfaces agricoles utiles.

La Métropole souhaite que ces mesures soient élaborées et mises en œuvre en cohérence avec la politique agro-écologique et alimentaire engagée avec les 31 communes, les partenaires et les territoires voisins. A ce titre, elle souhaite être associée aux décisions relatives aux projets relevant de son territoire, notamment, le cas échéant, en participant à l'élaboration et au suivi d'appel à manifestation d'intérêt et aux comités d'engagement appelés à se prononcer dans ce cadre.

Après l'obtention de la DUP pour la phase 1 du projet, Montpellier Méditerranée Métropole souhaite que les procédures administratives pour l'obtention de la DUP pour la phase 2 du projet (entre Béziers et l'Espagne) soient lancées rapidement. Il s'agira notamment d'approfondir les études de faisabilité technique et financière pour la mixité fret / voyageur sur la totalité du tracé ainsi que les modalités de l'insertion d'embranchements supplémentaires pour raccorder la ligne classique et la ligne nouvelle.

Avis sur les dossiers de Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme (MECDU)

Le dossier soumis à enquête publique comporte également les dossiers relatifs aux mises en compatibilité des PLU de Montpellier, Lattes, Villeneuve-lès-Maguelone et Saint Jean de Védas. Pour Fabrègues, le projet est considéré compatible avec le PLU approuvé récemment.

Les quatre dossiers de MECDU exposent le projet, l'analyse de la compatibilité du projet avec les documents en vigueur, les changements qui vont être apportés aux différentes pièces des PLU et l'évaluation environnementale des modifications apportées.

Les documents sont globalement clairs et explicatifs. Les principales modifications portent sur :

- Pour les zonages : l'intégration de la dernière emprise de l'Emplacement Réservé (ER) de la LNMP ;
- Pour les listes des ER : la mise à jour de la liste avec correction du bénéficiaire et/ou de la superficie de l'ER ;
- Pour les règlements : l'ajout d'une mention qui vise explicitement le projet de service public ferroviaire dans les articles 2 des différentes zones des PLU traversées (occupation ou utilisation des sols soumises à des conditions particulières).

Ce dernier point est à retravailler car, au regard des dispositions du Code de l'urbanisme, un règlement de PLU autorise par défaut tout type d'affectation, à l'exception de celles qu'il définit précisément. Il convient donc d'éviter, d'un point de vue juridique, l'autorisation d'affectation que ne sont pas explicitement interdites ou « soumises à des conditions particulières ».

De plus, les nouvelles mentions ne sont pas homogènes entre les 4 PLU et, selon l'architecture de chaque PLU, elles peuvent conduire à fragiliser ensuite l'application du droit des sols pour les autres autorisations.

Par ailleurs, la Métropole proposera aussi de corriger quelques données techniques sur la biodiversité : exhaustivité des Plans Nationaux d'Actions (PNA) pour les espèces protégées, mention des corridors de biodiversité de la trame bleue du SCoT révisé...

Au-delà de ces deux principales remarques, des ajustements mineurs sont nécessaires au dossier et seront relayés par la Métropole, compétente en PLU, lors de la réunion d'examen conjoint dédiée.

En conséquence, il est proposé au Conseil de Métropole :

- De donner un avis favorable sur le projet de dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de la première phase du projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) ;
- De solliciter la prise en considération des observations techniques mineures sur les dossiers de Mise en compatibilité des PLU ;
- De solliciter, dans le cadre des procédures administratives pour la phase 2 du projet, des études complémentaires pour analyser la faisabilité technique et financière de la mixité fret / voyageur et des raccordements complémentaires entre les deux lignes ferroviaires ;
- D'autoriser Monsieur le Président de Montpellier Méditerranée Métropole, ou son représentant, à signer tout document relatif à cette affaire.

A l'issue d'un vote à main levée, la présente délibération est adoptée à l'unanimité des voix exprimées.

Pour : 79 voix

Contre : 0 voix

Abstentions : 2 voix

Ne prend pas part au vote : 0 voix

Fait à Montpellier, le 08/10/21

Pour extrait conforme,

Monsieur Le Président

Signé.

Michaël DELAFOSSE

Publiée le : 8 octobre 2021

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur

034-243400017-20210928-170237-DE-1-1

Acte Certifié exécutoire :

Réception en Préfecture : 08/10/21

Monsieur le Président certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte et informe que le présent acte peut faire l'objet d'un recours gracieux dans un délai de deux mois adressé au Président ou d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Montpellier dans un délai de deux mois à compter de sa publication ou notification.