

**Séance ordinaire du
mardi 21 septembre 2021**

Extrait du registre des
délibérations du Conseil
municipal de la Ville de
Montpellier

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

Nombre de membres en exercice : 65

**Urbanisme durable et
maîtrise foncière**

Présents :

Tasnime AKBARALY, Georges ARDISSON, Eddine ARIZTEGUI, Michel ASLANIAN, Christian ASSAF, Yves BARRAL, Boris BELLANGER, Christophe BOURDIN, Françoise BOUTET-WAISS, Véronique BRUNET, Elodie BRUN-MANDON, Emilie CABELLO, Michel CALVO, Roger-Yannick CHARTIER, Sébastien COTE, Michaël DELAFOSSE, Jean-Dominique DELAVEAU, Fanny DOMBRE-COSTE, Alenka DOULAIN, Caroline DUFOIX, Abdi EL KANDOUSSI, Hind EMAD, Maryse FAYE, Julie FRÊCHE, Clara GIMENEZ, Serge GUISEPPIN, Clare HART, Mylvia HOUQUET, Stéphanie JANNIN, Salim JAWHARI, Stéphane JOUAULT, Max LEVITA, Mustapha MAJDOL, Sophiane MANSOURIA, Coralie MANTION, Isabelle MARSALA, Hervé MARTIN, Marie MASSART, Fatma NAKIB, Laurent NISON, Yvan NOSBE, Bruno PATERNOT, Manu REYNAUD, Catherine RIBOT, Agnès ROBIN, Séverine SAINT-MARTIN, Agnès SAURAT, Mikel SEBLIN, Célia SERRANO, Charles SULTAN, Radia TIKOUK, Bernard TRAVIER, François VASQUEZ, Annie YAGUE.

**Absents ayant voté par procuration en application de l'article L 2121-20 du
Code général des collectivités territoriales :**

Nadia AKIL ayant donné pouvoir à Véronique BRUNET, Mohed ALTRAD ayant donné pouvoir à Serge GUISEPPIN, Mickaël DIORE ayant donné pouvoir à Sébastien COTE, Flora LABOURIER ayant donné pouvoir à Salim JAWHARI, Nicole MARIN-KHOURY ayant donné pouvoir à Julie FRÊCHE, Patricia MIRALLES ayant donné pouvoir à Annie YAGUE, Clothilde OLLIER ayant donné pouvoir à Alenka DOULAIN, Philippe SAUREL ayant donné pouvoir à Abdi EL KANDOUSSI, Joëlle URBANI ayant donné pouvoir à Isabelle MARSALA.

Absents / Excusés :

Luc ALBERNHE, Mustapha LAOUKIRI

**Déclaration d'Utilité Publique (DUP) relative à la phase 1 du projet de Ligne
Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) - Phase de Consultation Inter-Services -
Avis**

Monsieur Michaël DELAFOSSE, Maire, 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 Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, 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 la totalité du projet ;
- un plan général des travaux de la 1^{ère} phase du projet LNMP entre Montpellier et Béziers au 1/25 000ème ;
- une étude d'impact (phases 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 Plans Locaux d'Urbanisme des communes concernées (dont Villeneuve-lès-Maguelone, Saint-Jean-de-Védas, Lattes et Montpellier).

1. Rappel du contexte et des principales caractéristiques du projet

La Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan 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 Projet d'Intérêt Général (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.

A la suite de cette procédure de DUP, SNCF Réseaux projette d'engager les travaux à l'horizon 2029 pour une mise en service en 2034.

2. Bénéfice du projet pour Montpellier

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 tron 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 permettent 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 à la Ville de Montpellier, ainsi qu'à la Métropole, 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.

Après l'obtention de la DUP pour la phase 1 du projet, la Ville de Montpellier 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.

3. 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 afin que le droit des sols ne bloque pas la réalisation de cette infrastructure.

Concernant le PLU de la commune de Montpellier, l'emplacement réservé pour la LNMP est intégré depuis la modification n°13 du PLU. Le dossier de MECDU indique qu'il se superpose à la zone 4AU1-1c et à la zone 4AU3-1. Le règlement de ces deux zones est également modifié, dans l'article 2 (occupation ou utilisation des sols soumises à des conditions particulières) en ajoutant une phrase visant explicitement le projet de service public ferroviaire.

Sur la forme, ces modifications induisent deux observations :

- D'une part, 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 ;
- D'autre part, le dossier de MECDU note que l'Emplacement Réservé (ER) se superpose également à la zone 4AU3-1 pour 0,03 % de la zone. Cette superposition relève plus d'une erreur matérielle lors de la numérisation des zonages (« épaisseur du trait ») que d'une réelle emprise pour le projet LNMP. Il n'est pas nécessaire de modifier le règlement de cette zone qui n'est pas concernée par l'ER LNMP.

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 municipal :

- De donner un avis favorable sur le projet de dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique de la première phase du projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) ;
- De solliciter la prise en considération des observations sur le dossier de Mise en compatibilité du 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 Maire, 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 : 61 voix

Contre : 0 voix

Abstentions : 2 voix

Ne prend pas part au vote : 0 voix

**Fait à Montpellier, le 27 septembre
2021**

**Pour extrait conforme,
Monsieur le Maire**

Signé.

Michaël DELAFOSSE

Publiée le : 27 septembre 2021

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur
034-213401722-20210921-169903-DE-1-1
Acte Certifié exécutoire
Envoi en Préfecture : 27/09/21
Réception en Préfecture : 27/09/21

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