



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

- 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 ;

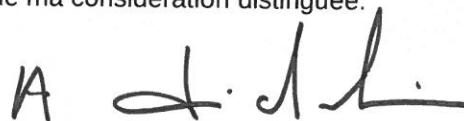
- à la sécurisation de l'alimentation en eau potable, notamment dans le secteur du Bassin de Thau ;
- à la sécurisation des conditions d'exploitation des tronçons mixtes, pour permettre la coexistence dans de bonnes conditions des circulations fret et voyageurs.

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