



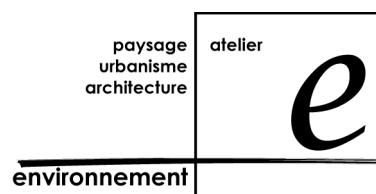
Commune de Néviau

(Aude)

Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.)

Annexe Projet d'Intérêt Général (PIG) ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Elaboration PLU	11-07-2017	12-02-2019	17-05-2019	26-11-2019	8.8
Elaboration POS	19-12-1983	05-12-1985	05-03-1990	03-07-1990	
Procédure	Prescription	Délibération arrêtant le projet	publication	Approbation	



NOTES D'ENJEUX : Projets ferroviaires et immobiliers

4. Projets ferroviaires

a. Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP)

La création de la Ligne Nouvelle Montpellier – Perpignan (LNMP) impacte le territoire de Néviau.

Le tracé définitif de la Ligne Nouvelle Montpellier–Perpignan ainsi que l'implantation des nouvelles gares ont été confirmés le 29 janvier 2016 par décision du Ministre des Transports. Par décision du 01 février 2017, le secrétaire d'Etat chargé des Transports demande **l'actualisation du Projet d'Intérêt Général (PIG) sur tout le tracé de la LNMP qui est actuellement en cours de procédure.**

b. Emplacement réservé

Dans ce contexte, il est proposé de prendre en compte, à titre d'anticipation de la prise de l'arrêté préfectoral, dans le document graphique et le règlement du PLU, l'emplacement réservé qui concerne la commune de Néviau. Toutefois, l'emplacement réservé ne deviendra prescriptif qu'à l'issue de sa transcription dans le PLU approuvé et opposable.

En cas d'interrogation sur la prise en compte de la Ligne Nouvelle Montpellier – Perpignan dans votre document d'urbanisme, je vous invite à contacter Mme Sylvie Martin, Responsable Foncier à la Direction Territoriale Languedoc-Roussillon SNCF Réseau, au 04 48 18 83 72 ou sylvie.martin.lr@reseau.sncf.fr.

Toutes les informations, plans et autres documents relatifs au projet LNMP sont consultables sur internet à l'adresse suivante : <http://www.ligne-montpellier-perpignan.com/>

c. Zone de Passage Préférentielle (ZPP)

La LNMP bénéficie également d'un arrêté préfectoral en date du 27 février 2012 pour la prise en considération de son fuseau d'étude, qui inclut la commune Néviau. Une Zone de Passage Préférentielle (ZPP) a donc été établie et son plan, joint à la présente au format PDF, doit être annexé au document d'urbanisme avec l'arrêté.

Enfin, SNCF Réseau, en la personne de Sylvie Martin dont les coordonnées sont indiquées ci-avant, souhaite être informé et associé au déroulement de la procédure, ainsi qu'avoir communication d'un exemplaire complet du dossier du PLU approuvé.

5. Projets immobiliers

a. Les enjeux du zonage

SNCF souhaite que ses emprises soient inscrites dans un zonage dit « banalisé ». En effet, il n'est pas nécessaire de prescrire un zonage spécifiquement ferroviaire, les terrains en cause pouvant être rattachés aux secteurs d'urbanisme riverains. Le règlement devra cependant prévoir des adaptations pour permettre les constructions ou la réalisation d'outillages nécessaires au fonctionnement du service public et dont l'implantation est commandée par les impératifs techniques de l'exploitation ferroviaire.

Un zonage spécifique apparaît incompatible avec les principes de mixité et de renouvellement urbain posés par la loi SRU du 13 décembre 2000. Le code de l'urbanisme, dans sa nouvelle version, énonce les destinations possibles des zonages PLU mais celle de service public ferroviaire n'est pas mentionnée.

La loi n° 2013-61 du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production de logement social engage le groupe ferroviaire auprès de l'Etat à créer les conditions favorables aux opérations de construction de logements.

Enfin, l'Etat attend de SNCF qu'elle optimise la gestion de son domaine. Or, le zonage spécifique ferroviaire ne permet pas de répondre à cette attente, dans la mesure où il empêche, d'une part, le développement d'activités complémentaires au transport ferroviaire (implantation de commerces, d'hôtels dans les gares, etc.) et d'autre part, la valorisation des actifs (cession ou concession à un tiers).

6. Informations complémentaires

Les informations ci-dessous sont également à prendre en compte :

1. Le domaine public ferroviaire est par définition imprescriptible, inaliénable et insaisissable. Aucune servitude ne peut être consentie à un tiers et aucun emplacement réservé ne peut y être inscrit. En outre, il ne peut être soumis à déclaration d'utilité publique, autre que pour des projets ferroviaires.
2. Les modifications apportées aux conditions d'écoulement naturel des eaux pluviales et d'infiltration ne doivent pas augmenter les quantités d'eau à évacuer par les ouvrages situés dans les emprises ferroviaires.
3. Des clôtures défensives devront être établies par les promoteurs ou riverains en limite du domaine ferroviaire, au fur et à mesure de la réalisation des lotissements ou des constructions isolées.
4. Tout franchissement nouveau de la voie ferrée devra se faire obligatoirement par un ouvrage dénivelé.
5. Chaque demande de permis de construire, de certificat d'urbanisme, d'autorisation de lotissement et, d'une manière générale, toute intention d'occupation ou d'utilisation du sol sur une propriété riveraine du chemin de fer, doit systématiquement être soumise à l'examen de nos services.

Enfin, SNCF souhaiterait être informé et associé au déroulement de la procédure, ainsi qu'avoir communication d'un exemplaire complet du dossier du PLU.

Restant à votre disposition pour toute information complémentaire, je vous prie d'agréer l'assurance de ma considération distinguée.

Pauline Guitton
Chargée d'urbanisme



PJ :

- Fiche T1 et sa notice explicative
- Circulaire du 15 octobre 2004 portant abrogation du zonage ferroviaire
- Décision ministérielle du Ministre des Transports du 29 janvier 2016
- Fichiers DWG et PDF du tracé LNMP – Emplacements Réservés dans le département de l'Aude

PJ envoyées par Mme MARTIN Sylvie :

- Fichiers DWG et PDF des Emplacements Réservés de la commune de Néviau, concernée par le tracé LNMP



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 ;

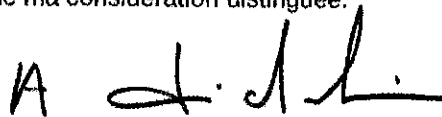
- à la sécurisation de l'alimentation en eau potable, notamment dans le secteur du Bassin de Thau ;
- à la sécurisation des conditions d'exploitation des tronçons mixtes, pour permettre la coexistence dans de bonnes conditions des circulations fret et voyageurs.

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

PLANCHE 27

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN
EMPLACEMENT RÉSERVÉ - COMMUNE DE NEVIAN



Emplacement réservé LNMP-SNCF 2017

Limite communale