

6.2. ANNEXE 2 : COURRIER DU 14 NOVEMBRE 2011 DU MINISTRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER ET DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT CHARGÉ DES TRANSPORTS



un raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne classique Montpellier-Perpignan dans le secteur de Rivésalès, permettant la desserte de la gare centre de Perpignan ;

un raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne classique Montpellier-Perpignan entre le Salar et Rivésalès, permettant au trafic de transit au sud de la section internationale de rejoindre la ligne classique vers l'aéroport de la gare centre de Perpignan ;

un raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne classique Toulouse-Narbonne dans le secteur de Moulon/Narbonne, permettant des liaisons Perpignan-Toulouse ;

un raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne classique Toulouse-Narbonne dans le secteur de Montfaucon-Carbaz/Montfaucon, permettant des liaisons Montpellier-Toulouse ;

un raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne classique Toulouse-Mitonneix dans le secteur de Narbonne, permettant le départ de la gare centre de Narbonne depuis le sud ;

un raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne classique Montpellier-Perpignan dans le secteur de Mazon-lez-Estérelure ;

un raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne classique Montpellier-Perpignan dans le secteur de Cerquillan/Lez-Béziers, permettant la desserte de la gare centre de Béziers depuis le nord ;

un raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne classique Montpellier-Perpignan dans le secteur de Lattes, permettant la connexion de la ligne nouvelle avec la gare centre de Montpellier.

L'intérêt de ces raccordements et leurs caractéristiques fonctionnelles dépendent des décisions qui seront prises en ce qui concerne le mode voyageurs/trait et les modalités de desserte des agglomérations. Dans l'attente de ces choix, les études de ces raccordements seront approfondies, afin notamment de préciser les modalités d'investissement, le volume de trafic concerné ainsi que, le cas échéant, leur horizon temporel de réalisation. De même, l'opportunité de réaliser un tronçon fret sur la ligne nouvelle ainsi qu'une troisième voie entre Le Saler et Rivésalès, en espérance de la section internationale Perpignan-Figueras dans la plaine de Roussillon, sera analysée selon les mêmes critères.

Cette nouvelle étape des études permettra également de définir, le cas échéant, les caractéristiques et la localisation des voies d'évitement dynamique nécessaires pour permettre la coexistence des trafics voyageurs et fret.

Dispositifs généraux

Les résultats des études relatives d'une part à la mise voyageurs/trait et, d'autre part, au maintien de desserte des agglomérations, sont annexés à l'automne 2012 et feront l'objet d'une mission ministérielle spécifique au cours de laquelle sera validé l'ensemble de la seconde étape des études. Cette décision sera précédée d'une consultation formelle des élus, des acteurs socio-économiques et des associations représentatives d'intérêts concernés par le projet, conduite par le préfet coordonnateur, afin de recueillir préalablement leur avis.

Définition de la zone de passage préférentielle

La zone de passage préférentielle décrite ci-dessous est compatible avec l'ensemble des configurations envisageables en terme de topologies ferroviaires à approfondir au cours de la seconde étape des études, notamment en ce qui concerne la mise voyageurs/trait de chacune des sections de la ligne nouvelle ou des modalités de desserte des agglomérations situées sur l'itinéraire.

Les études de définition de la zone de passage préférentielle de la ligne nouvelle reposent sur une segmentation en cinq segments de itinéraire entre Montpellier et Perpignan.

Pour certains, une consultation des élus, des acteurs socio-économiques et des associations représentatives d'intérêts concernés par le projet s'est tenue du 21 juin au 29 juillet 2011. Vous nous avez adressé, le 3 octobre 2011, votre rapport détaillant les positions exprimées dans ce cadre.

Sur ces bases, nous décernons les mentions suivantes pour la poursuite des études :

Fonctionnalités de la ligne nouvelle

Mixité voyageurs/trait

A la suite du débat public, le Conseil d'administration de RFF a décidé de poursuivre les études afin que la ligne nouvelle soit apte à la grande vitesse ferroviaire sur l'itinéraire de son linéaire et en capacité d'accueillir des circulations mixtes de Montpellier à Perpignan sur les sections les plus circulées.

Dans ce cadre, la conception phénotypique du tracé de la ligne nouvelle devra permettre à terme une circulation à 350 km/h sur l'ensemble du parcours. La seconde étape des études qui va s'engager sera l'occasion de préciser la pertinence d'une modalité voyageurs/trait sur les différentes sections de la ligne nouvelle, à la mise en service de la ligne ou à une échéance ultérieure, compte tenu notamment des évolutions anticipables de la demande de transport, de la capacité de la ligne classique à répondre aux besoins de trafics dans des conditions soutenables et des modalités d'investissement associées.

Modalités de desserte des agglomérations situées sur l'itinéraire

La seconde étape des études devra permettre de préciser les modalités de desserte des agglomérations situées sur l'itinéraire, et notamment celles de Béziers, de Narbonne et de Perpignan. Dans ce cadre, les solutions de desserte suivantes seront examinées :

Autonomie des Béziers : desserte par la gare centre, par une gare nouvelle située sur le secteur de Vitreuve-les-Béziers ou par une gare nouvelle située sur le secteur de Mazon-lez-Estérelure ;

Autonomie de Narbonne : desserte par la gare centre, par une gare nouvelle située sur le secteur de Montfaucon-Carbaz ou par une gare nouvelle située sur le secteur de Mazon-lez-Estérelure ;

Autonomie de Perpignan : desserte par la gare centre telle que privilégiée à la suite du débat public et possibilité de réaliser une gare nouvelle sur la ligne nouvelle située sur le secteur de Rivésalès.

Pour chacune de ces agglomérations et pour chacune des différentes options envisageables – desserte par la gare centre ou par une gare nouvelle – la seconde étape des études devra préciser l'économie globale de la desserte en précisant les montants d'investissements nécessaires, les ombreuses modalités techniques d'accès ferroviaires et routiers à une gare nouvelle, les perspectives de fréquentation, le capacité à constituer des arrêts attractifs pour les missions à grande vitesse régionale, nationale et internationale que traitent en place les entreprises ferroviaires, ainsi que les impacts sur l'exploitation ferroviaire. S'agissant de ces trois derniers aspects, nous soulignons la mise en place d'un travail approfondi entre RFF et, d'une part, les entreprises ferroviaires concernées, et, d'autre part, les gestionnaires des gares existantes, afin de tenir vers une appréciation partagée des enjeux.

Réalisation des raccordements entre la ligne nouvelle et le réseau existant et d'un linéaire fret en complément de la section internationale Perpignan-Figueras

La première étape des études a mis en évidence la possibilité de réaliser les raccordements suivants entre la ligne nouvelle et les lignes classiques Montpellier-Perpignan et Toulouse-Narbonne.

Séquence 1 de Toulouges à Salles-le-Château

Nous retenir la zone de passage préférentielle proposée par RFF dite « Plaine de Lézassière » qui permet d'assurer la continuité avec le secteur international Espagnole Figureau, de limiter les impacts sur le milieu humain ainsi que d'éviter des enjeux réglementaires et environnementaux importants correspondants aux zones de passages d'habitat en eau instable et à la plaine de Tormentilla. La poursuite des études pourra une attention particulière aux franchissements de la TET et de l'Agly dans le cas du passage dans les zones instables.

Séquence 2 de Salles-le-Château à Peyriac-de-Mer

RFF a examiné trois zones de passage préférentielles dites « Corbières », « Médiane » et « Libéral ». Dans l'hypothèse où cette section serait dédiée aux seuls trafics de voyageurs, l'option « Médiane » est apparue comme la plus favorable en termes d'intégration paysagère, de préservation du patrimoine, de moindres impacts résiduels et de coût. Toutefois, si la modalité voyageurs devait être retenue sur cette section, son coût devrait être compris entre 700 ME à 1.450 ME aux conditions économiques de janvier 2010, compte tenu des contraintes qu'impose la route en terme de pontons et de rayon courbure dans une zone de relief marqué. Dans ce cas de figure, l'option « Libéral » présenterait alors une meilleure performance globale, avec notamment un coût inférieur d'au moins 200 ME à l'option « Médiane ».

Dans ces conditions, nous retenir la zone de passage préférentielle dite « Ouest », « Médiane nord Nécant » « Centre » et « Médiane sud Nécant ». L'analyse comparative a mis en évidence que l'option « Ouest » était la plus favorable au regard des enjeux humains, économiques, ainsi que du milieu physique et naturel. Dans ces conditions, nous retenir l'option « Ouest » pour la poursuite des études. Les conditions de traversée du cours inférieur de l'Aude, classé en zone Natura 2000 et dont la zone inondable est à la détermination, ainsi que du canal de la Toulouze, classé au patrimoine mondial de l'UNESCO, devront être approfondies, afin de garantir une intégration exemplaire du projet.

Séquence 3 de Peyriac-de-Mer à Vendres

RFF a étudié quatre zones de passage préférentielles dites « Ouest », « Médiane nord Nécant », « Centre » et « Médiane sud Nécant ». L'analyse comparative a mis en évidence que l'option « Ouest » était la plus favorable au regard des enjeux humains, économiques, ainsi que du milieu physique et naturel. Dans ces conditions, nous retenir l'option « Ouest » pour la poursuite des études. Les conditions de traversée du cours inférieur de l'Aude, classé en zone Natura 2000 et dont la zone inondable est à la détermination, ainsi que du canal de la Toulouze, classé au patrimoine mondial de l'UNESCO, devront être approfondies, afin de garantir une intégration exemplaire du projet.

Séquence 4 de Vendres à Loupian

Deux zones de passage préférentielles, dites « Nord AB » et « Sud AB », ont été examinées par RFF. Ces deux sections représentent un coût d'investissement sensiblement équivalent. Toutefois, l'option « Nord AB » apparaît moins défavorable en matière de bâti et d'impacts sur les zones d'activité existantes. Nous retenir donc la zone de passage préférentielle « Nord AB » sur ce secteur pour la poursuite des études. RFF voudra à examiner également les impacts de la ligne nouvelle dans la traversée des vallées de l'Orb, de l'Arès, de l'Hérault et leurs zones inondables ainsi que les modalités d'intégration de la nouvelle infrastructure lors du franchissement du canal du MiB, classé au patrimoine mondial de l'UNESCO.

Séquence 5 de Loupian à Montpellier

RFF a étudié deux zones de passage préférentielles dites « Plaine de Fabrègues » et « Gardiolle ». Au terme de l'analyse multicritères, l'option « Plaine de Fabrègues » présente des impacts globalement moindres sur le milieu physique et naturel, notamment en évitant le franchissement du massif de la Gardiolle au sud de l'AB, tout en ayant un coût inférieur de près de 500 ME aux conditions économiques de janvier 2010. Nous retenir donc la zone de passage préférentielle « Plaine de Fabrègues » sur ce secteur pour la poursuite des études. Cette option accorde l'occasion d'analyser l'impact des impacts de la nouvelle infrastructure dans les vallées de la Vère, de la Mousan et leurs zones inondables associées, ainsi que sur le site Natura 2000 du sud de la plaine de Fabrègues, et de déterminer les solutions à apporter pour garantir une intégration exemplaire de la ligne nouvelle.

Dispositions générales

Nous avons demandé à RFF de veiller particulièrement à la qualité de la conception pour la nouvelle étape des études que va s'engager. A cet effet, nous souhaitons que l'avancement de ces études soit régulièrement présenté, dans le cadre de commissions consultatives, aux auteurs des tentatives concertées.

La seconde étape des études visera à examiner les éventuels impacts de la nouvelle infrastructure sur les réseaux hydrographiques et les zones inondables, notamment dans le secteur de Casac d'Aude. L'impact du bruit, le traitement des ouvrages d'art, notamment dans le cadre d'une vision globale de préservation des paysages, et les impacts sur les activités voisines seront également analysés de manière approfondie au cours de cette nouvelle phase d'études.

Afin d'insister au mieux les personnes concernées par l'ensemble du réseau retenu pour la poursuite des études et d'ouvrir de nouvelles contraintes lors de la définition de la bande de 500 m de largeur à l'intérieur de laquelle s'inscrit le tracé définitif, nous vous demandons, en lien avec les préfets de département concernés, de prendre en considération le lien à l'égard de la ligne nouvelle, en application de l'article L.111-10 du code de l'urbanisme.

Pour ailleurs, nous vous demandons, en lien avec les préfets de département concernés et RFF, d'examiner dans quelle mesure la qualification de projet d'intérêt général actuellement en vigueur, et définie sur la base du tracé de la ligne nouvelle approuvée en 1999, est toujours adaptée à la nouvelle zone de passage préférentielle et de prendre, le cas échéant, les mesures nécessaires pour inclure dans le cadre de cette qualification les secteurs qui ne seraient plus inclus dans la zone de passage préférentielle. Le bande de passage d'environ 500 m de largeur qui sera approuvée à la fin de l'étape 2 des études servira de base à une nouvelle révision du périmètre de la qualification de projet d'intérêt général.

Enfin, nous vous demandons d'engager avec les partenaires les échanges permettant de conclure dès la fin de l'étape 2 une convention de financement permettant de procéder aux acquisitions foncières situées dans le périmètre du projet d'intérêt général et ayant fait l'objet d'une mise en demeure. De même que pour le financement des études préalables à la déclaration d'utilité publique de la ligne nouvelle, les montants nécessaires, évalués par RFF à 15 M€ jusqu'en 2013, devront être pris en charge à partir de la mise en œuvre de la RFF, d'une part, et les collectivités territoriales, d'autre part. Les montants engagés dans ce cadre par les partenaires seront pris en compte dans l'établissement, le moment venu, de plan de financement définitif de l'opération.

Nous souhaitons que vous puissiez assurer la plus large communication de ces décisions avec la collaboration des services de RFF.


M. KOSCIUSKO-MORIZET

Copie
à l'attention de M. le Préfet de l'Aude
et la Préfecture des Pyrénées-Orientales

FRANÇOIS MARANI