

6.3. ANNEXE 3 : COURRIER DU 15 DECEMBRE 2013 DU MINISTRE DELEGUE CHARGE DES TRANSPORTS, DE LA MER ET DE LA PECHE – PROPOSITION DU COMITE DE PILOTAGE ET DE LA DECISION DU GOUVERNEMENT SUR LE SCENARIO N° 2 DE LA COMMISSION « MOBILITE 21 »



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

*Le ministre délégué chargé des Transports,
de la Mer et de la Pêche*

Paris, le 15 DEC. 2013

N° 013027722

Monsieur le Président,

Les études de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) ont été initiées, à la suite du débat public de 2009, afin de déterminer le tracé de référence de l'infrastructure en vue du lancement de l'enquête publique.

L'approbation ministérielle du 14 novembre 2011 a défini la zone de passage préférentielle de 1 000 mètres de large et précisé les grandes orientations pour la poursuite des études sur le plan fonctionnel : desserte des agglomérations et sections ouvertes à la mixité des trafics de trains de fret et de voyageurs. Elle a ainsi demandé à Réseau ferré de France (RFF) d'engager la seconde étape des études préalables à l'enquête publique et décidé que les résultats sur la desserte des agglomérations et la mixité feraient l'objet d'une approbation, à l'issue d'une concertation formelle des acteurs concernés, en anticipation de celle validant le tracé du projet. En outre, elle a décidé que la vitesse de conception géométrique de la ligne, encadrée, au nord, par le contournement de Nîmes-Montpellier et, au sud, par la section entre Perpignan et Figueras, devrait permettre, à terme, une circulation à grande vitesse sur l'ensemble du parcours, comme l'avait exprimé une majorité d'acteurs lors du débat public.

Le comité de pilotage du projet LNMP, réuni le 8 octobre 2012, a proposé que la desserte des agglomérations de Béziers et Narbonne soit assurée par deux gares nouvelles et retenu la possibilité d'une gare nouvelle, à terme, dans le secteur de Perpignan. Pour la mixité, il a proposé qu'elle couvre le plus long linéaire possible depuis Montpellier, en tenant compte de la contrainte budgétaire.

Une consultation formelle des acteurs du territoire concernés par le projet s'est achevée le 15 mai dernier.

Par ailleurs, la Commission « Mobilité 21 », que j'avais instituée en octobre 2012 afin d'établir un diagnostic sur la pertinence et la faisabilité du projet de schéma national des infrastructures de transport, au vu de la situation actuelle et des perspectives de nos finances publiques, et de la priorité que le Gouvernement entendait donner aux transports du quotidien, m'a remis son rapport le 27 juin 2013. Le Gouvernement en a partagé les critères d'analyse et s'est fixé comme référence le scénario n°2 proposé par la Commission, permettant l'engagement de 30 milliards d'euros de grands travaux d'ici 2030.

Monsieur Jacques RAPOPORT
Président de Réseau ferré de France (RFF)
92 avenue de France
75646 PARIS CEDEX 132

Dans ce cadre, la Commission « Mobilité 21 » a considéré que la réalisation de la LNMP relevait d'une seconde temporalité. Toutefois, considérant qu'elle ne pouvait être entièrement affirmative sur le moment à partir duquel il pourrait être nécessaire d'engager l'opération, la Commission a prévu d'inscrire en premières priorités une provision pour engager en tant que de besoin avant l'horizon 2030 de premiers travaux en lien avec le projet.

Les perspectives des finances publiques doivent structurer les choix afférents à la définition et l'avancement des grands projets d'infrastructures. Les fonctionnalités du projet LNMP doivent donc être strictement dimensionnées pour répondre aux besoins, dans un souci de cohérence entre les grands projets de lignes nouvelles et de répartition des capacités de circulation sur le réseau ferré national.

Au regard de ces éléments, je décide des orientations suivantes pour la poursuite des études du projet LNMP.

Modalités de desserte des agglomérations situées sur l'itinéraire du projet

L'approbation ministérielle du 14 novembre 2011 a demandé que les études permettent de préciser les modalités de desserte des agglomérations situées sur l'itinéraire, en particulier celles de Béziers, Narbonne et Perpignan.

Pour desservir les agglomérations de Béziers et de Narbonne, cinq scénarios fonctionnels ont été étudiés : par les gares existantes, par une gare nouvelle (dans le secteur de Béziers, Nissan-lez-Enserune ou Narbonne) et par deux gares nouvelles (dans les secteurs de Béziers et Narbonne). En parallèle, l'intérêt d'une desserte de l'agglomération de Perpignan par gare nouvelle située au nord a également été étudié.

Les études ont permis de déterminer pour chacun des scénarios : les temps de parcours, les trafics, les caractéristiques et les fonctionnalités des gares, l'exploitation ferroviaire ainsi que les montants d'investissement associés.

Compte tenu de l'offre de transport prévisionnelle et des gains de trafics pour les missions à grande vitesse régionale, nationale et internationale, les résultats des études soulignent la pertinence sur les plans économique et de l'aménagement du territoire de la réalisation de deux gares nouvelles pour desservir les agglomérations de Béziers et Narbonne. Elles apportent également un éclairage sur l'opportunité, à terme, d'une desserte par gare nouvelle de l'agglomération de Perpignan, dans le secteur de Rivesaltes.

Pour la desserte des agglomérations situées sur l'itinéraire du projet, je décide donc des modalités de desserte et de poursuite des études suivantes :

- pour l'agglomération de Béziers : desserte par une gare nouvelle située à l'est de Béziers ;
- pour l'agglomération de Narbonne : desserte par une gare nouvelle située sur le secteur de Montredon-des-Corbières ;
- pour l'agglomération de Perpignan : desserte, dans un premier temps, par la gare existante.

Concernant la desserte des agglomérations de Béziers et Narbonne, les études devront être approfondies pour permettre de localiser précisément l'implantation des gares aux termes d'une analyse multi-critères portant sur les coûts, les fonctionnalités, l'exploitation ferroviaire, l'impact sur l'habitat et les enjeux environnementaux. Il conviendra, en particulier, d'approfondir la faisabilité de leur interconnexion avec la ligne classique.

S'agissant de la desserte de Perpignan, les acteurs locaux se sont prononcés en faveur de la gare existante, lors du débat public de 2009. Les résultats des études confirment la grande attractivité de cette gare, modernisée depuis l'ouverture de la ligne nouvelle entre Perpignan et Figueras. Les études devront être complétées pour démontrer la faisabilité technique à un coût maîtrisé, ainsi que l'horizon pertinent de réalisation d'une gare nouvelle au nord de Perpignan, dans le secteur de Rivesaltes. Au vu du résultat de ces études, et dans l'éventualité d'une confirmation de la pertinence de sa réalisation, des dispositions conservatoires pourront être décidées.

Sections ouvertes à la mixité voyageurs et fret

L'approbation ministérielle du 14 novembre 2011 a demandé la poursuite des études pour préciser la pertinence d'une mixité voyageurs et fret sur les sections les plus circulées de la ligne nouvelle.

Plusieurs scénarios fonctionnels ont été étudiés pour une mixité depuis Montpellier : ligne nouvelle mixte jusqu'à Béziers, Nissan-lez-Enserune, Narbonne et Perpignan ; un barreau de mixité a également été étudié dans la plaine du Roussillon. Ces scénarios ont été étudiés en les combinant avec les différents scénarios précités de desserte des agglomérations.

Les études ont permis de déterminer : l'offre ferroviaire grande ligne, régionale et fret, l'évolutivité des scénarios et leur robustesse d'exploitation, la capacité résiduelle pour répondre aux besoins de très long terme, les raccordements nécessaires ainsi que les montants d'investissement associés.

Il ressort de ces études que la section entre Montpellier, depuis la sortie du contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier, et Sète deviendra, en flux de voyageurs et de marchandises, la section la plus chargée du réseau du Languedoc-Roussillon, à l'horizon 2020. Sur le plan de la capacité et de l'exploitation, une mixité jusqu'à Sète permettrait de répondre à la demande voyageurs et fret à très long terme, compte tenu de la capacité du doublet de ligne.

Compte tenu de l'impossibilité technique de réaliser une interconnexion entre la ligne nouvelle et la ligne classique entre Montpellier et Sète, des problématiques d'exploitation ferroviaire et de la nécessité d'apporter une solution proportionnée aux besoins à satisfaire, je décide que la ligne nouvelle sera mixte voyageurs et fret entre Montpellier et Béziers.

Les études montrent que le niveau des trafics ne justifie pas, par ailleurs, la réalisation d'une ligne mixte entre Béziers et la plaine du Roussillon alors que le surcoût d'une infrastructure mixte serait particulièrement important. Ainsi, conformément à l'approbation ministérielle du 14 novembre 2011, la zone de passage préférentielle retenue pour la recherche de tracés sur la section entre Salses-le-Château et Peyriac-de-Mer est la zone « médiane ».

S'agissant d'une section de mixité dans la plaine du Roussillon, entre l'extrémité de la section internationale à Perpignan et Rivesaltes, je décide que les études devront être approfondies en ce qui concerne la faisabilité technique, le coût, l'impact sur l'environnement et la pertinence de la mixité sur cette section, notamment pour la robustesse de l'exploitation. En particulier, la réalisation de cette section mixte pourrait rendre nécessaire, selon la montée en charge du trafic de trains de fret, en provenance et à destination de l'Espagne, et du trafic voyageurs en gare de Perpignan, la création d'un barreau de raccordement, au nord de Perpignan, vers la ligne classique ainsi que celle d'un faisceau fret en complément des installations terminales de Perpignan. Ce faisceau permettrait de stocker les trains de marchandises, pour faciliter notamment leur insertion entre les trains de voyageurs.

Dispositions générales

J'ai demandé au préfet coordonnateur de poursuivre avec les partenaires les échanges engagés à la suite de l'approbation ministérielle du 14 novembre 2011, pour conclure une convention de financement permettant de procéder aux acquisitions foncières situées dans le périmètre du projet et qui font l'objet d'une mise en demeure. Le portage des acquisitions foncières ne saurait être assuré par RFF et l'absence de convention d'acquisition foncière ne permet pas de disposer d'un outil indispensable à la mise en œuvre d'une stratégie pour maîtriser le foncier et préserver ainsi la réalisation du projet. En conséquence, un accord entre l'ensemble des co-financeurs sur une convention constitue un préalable à la poursuite des études.

Les études à conduire par RFF devront conclure à la proposition d'un tracé, d'un emplacement pour les gares nouvelles et des raccordements au réseau ferré national nécessaires.

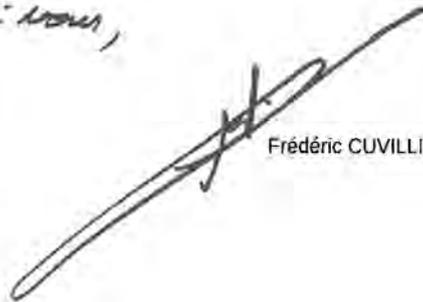
La Commission « Mobilité 21 » ayant proposé de réserver une enveloppe pour l'anticipation, avant 2030, d'éventuels premiers travaux de projets de secondes priorités, parmi lesquels la LNMP, je demande à RFF d'étudier les possibilités d'un phasage fonctionnel de l'infrastructure, depuis Montpellier et dans la continuité du projet de contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier. Ces études devront présenter plusieurs scénarios de séquençement permettant d'apprécier l'efficacité de la desserte des territoires, les fonctionnalités des raccordements et les effets sur l'exploitation ferroviaire. La présentation des coûts globaux et détaillés devra permettre une comparaison entre chacun des scénarios. L'ensemble de ces scénarios devra prendre en compte l'aptitude de la ligne nouvelle à accueillir la grande vitesse ferroviaire sur l'ensemble de son linéaire. Enfin, ces études seront alimentées autant que de besoin par les travaux de l'observatoire de la saturation ferroviaire que je viens de mettre en place le 29 novembre dernier.

Je vous demande de veiller à présenter régulièrement l'avancement de ces études et à en partager les résultats avec les membres du comité de pilotage du projet, coprésidé par le préfet coordonnateur et le président de la Région Languedoc-Roussillon.

Les résultats de ces études feront l'objet d'une approbation ministérielle. 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.

Je vous prie de recevoir, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Bien à vous,



Frédéric CUVILLIER