



Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement

**Décision ministérielle relative aux études de la ligne nouvelle Montpellier Perpignan
signée le 14 novembre 2011**

Suite aux propositions du président de RFF pour la poursuite des études de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan et suite à la consultation organisée par le préfet de la région Languedoc-Roussillon, la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement et le ministre chargé des transports ont décidé les orientations suivantes pour la poursuite des études :

Fonctionnalités de la ligne nouvelle

Mixité voyageurs/fret

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'intégralité 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 géométrique 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 mixité voyageurs/fret 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 montants d'investissement associés.

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 :

- Agglomération de Béziers : desserte par la gare centre, par une gare nouvelle située sur le secteur de Villeneuve-lès-Béziers ou par une gare nouvelle située sur le secteur de Nissan-lez-Enserune ;
- Agglomération de Narbonne : desserte par la gare centre, par une gare nouvelle située sur le secteur de Montredon-des-Corbières ou par une gare nouvelle située sur le secteur de Nissan-lez-Enserune ;
- Agglomération 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 Rivesaltes.

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 aménagements connexes d'accès

ferroviaires et routiers à une gare nouvelle, les perspectives de fréquentation, la capacité à constituer des arrêts attractifs pour les missions à grande vitesse régionales, nationales et internationales que mettront en place les entreprises ferroviaires, ainsi que les impacts sur l'exploitation ferroviaire. S'agissant de ces trois derniers aspects, un travail approfondi devra être mis en place entre RFF et, d'une part, les entreprises ferroviaires concernées, et, d'autre part, les gestionnaires des gares existantes, afin de tendre vers une appréciation partagée des enjeux.

Réalisation des raccordements entre la ligne nouvelle et le réseau existant et d'un faisceau fret en entrée/sortie 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 :

- un raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne classique Montpellier-Perpignan dans le secteur de Rivesaltes, permettant la desserte de la gare centre de Perpignan ;
- raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne classique Montpellier-Perpignan entre le Soler et Rivesaltes, permettant au trafic fret de transit au sortir de la section internationale de rejoindre la ligne classique sans traverser la gare centre de Perpignan ;
- raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne classique Toulouse-Narbonne dans le secteur de Moussan/Narbonne, permettant des liaisons Perpignan-Toulouse ;
- raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne classique Toulouse-Narbonne dans le secteur de Montredon-des-Corbières/Narbonne, permettant des liaisons Montpellier-Toulouse ;
- raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne classique Toulouse-Narbonne dans le secteur de Narbonne, permettant la desserte de la gare centre de Narbonne depuis le sud ;
- raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne classique Montpellier-Perpignan dans le secteur de Nissan-lez-Ensérune ;
- raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne classique Montpellier-Perpignan dans le secteur de Cers/Villeneuve-lès-Béziers, permettant la desserte de la gare centre de Béziers depuis le nord ;
- 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 la mixité voyageurs/fret et les modalités de dessertes des agglomérations. Dans l'attente de ces choix, les études de ces raccordements seront approfondies, afin notamment de préciser les montants d'investissements, le volume de trafics concernés ainsi que, le cas échéant, leur horizon pertinent de réalisation. De même, l'opportunité de réaliser un faisceau fret sur la ligne nouvelle ainsi qu'une troisième voie entre Le Soler et Rivesaltes, en entrée/sortie de la section internationale Perpignan-Figueras dans la plaine du 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.

Dispositions générales

Les résultats des études relatives, d'une part, à la mixité voyageurs/fret et, d'autre part, aux modalités de desserte des agglomérations, sont attendus à l'automne 2012 et feront l'objet d'une décision ministérielle spécifique en anticipation de celle validant 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 définie ci-dessous est compatible avec l'ensemble des configurations envisageables en termes de fonctionnalités ferroviaires à approfondir au cours de la seconde étape des études, notamment en ce qui concerne la mixité voyageurs/fret de chacune des sections de la ligne nouvelle ou des modalités de dessertes 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 séquences de l'itinéraire entre Montpellier et Perpignan.

Séquence 1 de Toulouges à Salses-le-Château

Il est décidé de retenir la zone de passage préférentielle proposée par RFF dite « Plaine du Roussillon » qui permet d'assurer la continuité avec la section internationale Perpignan-Figueras, de limiter les impacts sur le milieu humain ainsi que d'éviter des enjeux sécuritaires et environnementaux importants correspondants aux zones de captages d'alimentation en eau potable et à la plaine de Torremila. La poursuite des études portera une attention particulière aux franchissements de la Têt et de l'Agly ainsi qu'au passage dans leurs zones inondables.

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

RFF a examiné trois zones de passage préférentielles dites « Corbières », « Médiane » et « Littoral ». 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'insertion paysagère, de préservation du patrimoine, de moindres risques naturels et industriels, et de coût. Toutefois, si la mixité voyageurs/fret devait être retenue sur cette section, son coût devrait doubler, passant de 700 M€ à 1 450 M€ aux conditions économiques de janvier 2010, compte tenu des contraintes qu'impose la mixité en terme de pentes et de rayon courbure dans une zone de relief marqué. Dans ce cas de figure, l'option « Littoral » présenterait alors une meilleure performance globale, avec notamment un coût inférieur d'au moins 200 M€ à l'option « Médiane ».

Dans ces conditions, sont retenues à ce stade pour la poursuite des études les deux zones de passage préférentielles dites « Médiane », dans l'hypothèse où cette section serait dédiée aux trafics de voyageurs, et « Littoral », dans l'hypothèse d'une mixité voyageurs/fret. Les décisions à venir sur la mixité détermineront donc la zone de passage préférentielle retenue. D'ici là, RFF poursuivra la définition de la nouvelle infrastructure avec le même degré de précision pour ces deux options, en veillant particulièrement à approfondir les aspects relatifs aux impacts sur les activités humaines, le réseau hydrographique et sur les secteurs d'enjeux écologiques.

Séquence 3 de Peyriac-de-Mer à Vendres

RFF a étudié quatre zones de passage préférentielles dites « Ouest », « Médiane nord Nissan », « Centre » et « Médiane sud Nissan ». 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 retenons 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 très étendue, ainsi que du canal de la Roubine, classé au patrimoine mondial de l'UNESCO, devront être approfondies, afin de garantir une insertion exemplaire du projet.

Séquence 4 de Vendres à Loupian

Deux zones de passage préférentielles, dites « Nord A9 » et « Sud A9 », ont été examinées par RFF. Ces deux solutions représentent un coût d'investissement sensiblement équivalent. Toutefois, l'option « Nord A9 » apparaît moins pénalisante en matière de bâti et d'impacts sur les zones d'activité existantes. Il est donc décidé de retenir la zone de passage préférentielle « Nord A9 » sur ce secteur pour la poursuite des études. RFF veillera à examiner finement les impacts de la ligne nouvelle dans la traversée des vallées de l'Orb, du Libron, de l'Hérault et leurs zones inondables ainsi que les modalités d'insertion de la nouvelle infrastructure lors du franchissement du canal du Midi, 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 « Gardiole ». Au terme de l'analyse multicritère, l'option « Plaine de Fabrègues » présente des impacts globalement moindres sur les milieux physique et naturel, notamment en évitant le fractionnement du massif de la Gardiole au sud de l'A9, tout en ayant un coût inférieur de près de 500 M€ aux conditions économique de janvier 2010. Nous retenons donc la zone de passage préférentielle « Plaine de Fabrègues » sur ce secteur pour la poursuite des études. Celles-ci seront l'occasion d'analyser finement les impacts de la nouvelle infrastructure dans les vallées de la Vène, de la Mosson 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 insertion exemplaire de la ligne nouvelle.

Dispositions générales

Il a été demandé à RFF de veiller particulièrement à la qualité de la concertation pour la nouvelle étape des études qui va s'engager. A cet effet, il est souhaité que l'avancement de ces études soit régulièrement présenté, dans le cadre de commissions consultatives, aux acteurs des territoires concernés.

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

Afin d'informer au mieux les personnes concernées par l'ensemble du fuseau retenu pour la poursuite des études et d'éviter de nouvelles contraintes lors de la définition de la bande de 500 m de largeur à l'intérieur de laquelle s'inscrira la tracé définitif, il est demandé au préfet de région, en lien avec les préfets de département concernés, de prendre en considération la mise à l'étude de la ligne nouvelle, en application de l'article L.111-10 du code de l'urbanisme.

Par ailleurs, il est demandé au préfet de région, 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 1995, est toujours adaptée à la nouvelle zone de passage préférentielle et de prendre, le cas échéant, les mesures nécessaires pour exclure dès maintenant de cette qualification les secteurs qui ne seraient plus inclus dans la zone de passage préférentielle. La 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, il est demandé au préfet de région d'engager avec les partenaires les échanges permettant de conclure d'ici la fin de l'année 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 parité entre l'Etat et 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, du plan de financement définitif de l'opération.

Une large communication de ces décisions sera assurée avec la collaboration des services de RFF.