

Synthèse du dossier d'études « gares » et « mixité »

1. FEUILLE DE ROUTE = DECISION MINISTERIELLE DU 14 NOVEMBRE 2011

La décision ministérielle de fin d'étape 1, du 14 novembre 2011, précisait que la poursuite des études :

- « sera l'occasion de préciser la pertinence d'une mixité voyageurs/fret sur les différentes sections de la ligne nouvelle [...] ».
- « devra permettre de préciser les modalités de desserte des agglomérations situées sur l'itinéraire, et notamment celles de Béziers, de Narbonne et de Perpignan ».

Cette décision spécifiait également que « la conception géométrique du tracé de la ligne nouvelle devra permettre à terme une circulation à 350 km/h sur l'ensemble du parcours ».

Enfin, la décision ministérielle actait que « 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 ».

2. LES POSITIONS PRISES PAR LE COMITE DE PILOTAGE DU 8 OCTOBRE 2012

2.1. La desserte du territoire

Dans le cadre de l'étape 2 des études préalables à l'enquête publique, cinq scénarios de desserte du biterrois et du narbonnais ont été présentés¹ au Comité de pilotage :

- desserte par les deux gares centres
- desserte par une gare nouvelle sur l'agglomération de Béziers
- desserte par une gare nouvelle sur le secteur de Nissan-Lez-Ensérune
- desserte par une gare nouvelle sur l'agglomération de Narbonne
- desserte par deux gares nouvelles sur les agglomérations de Béziers et Narbonne

En complément a été étudiée la « possibilité de réaliser une gare nouvelle sur la ligne nouvelle située sur le secteur de Rivesaltes »².

Les études de trafics « voyageurs » (de RFF, confirmées par la SNCF) ont mis en évidence que les scénarios avec gares nouvelles permettent une augmentation de 50% de la desserte du territoire par rapport à un scénario avec des gares centres à Béziers et à Narbonne.

Parmi les scénarios avec des gares nouvelles, celui qui permet les plus forts gains de trafics et la meilleure desserte du territoire biterrois et narbonnais est celui avec deux gares nouvelles à Béziers et à Narbonne (25% supérieur à un scénario avec une gare nouvelle à Nissan-Lez-Ensérune).

Le scénario avec les gares centres a un coût très supérieur à celui d'une seule gare nouvelle (de l'ordre de 280 M€³) et à celui de deux gares nouvelles (entre 200 et 230 M€), lié au réaménagement des gares centres³ et à la création de raccordements entre la ligne nouvelle et la ligne existante.

Le Comité de pilotage propose de poursuivre les études avec l'implantation de deux gares nouvelles dans les agglomérations de Béziers et Narbonne, favorisant l'accessibilité des stations littorales et l'interconnexion entre grande vitesse et desserte régionale.

Il retient la possibilité d'une nouvelle gare, à terme, dans le secteur de Perpignan.

¹ Les résultats des études sont détaillés dans le dossier ministériel « Gare »

² Extrait de la décision ministérielle du 14 novembre 2011

³ Estimation réalisée en 2012 par Gares Connexions.

2.2. La mixité de la ligne nouvelle

Parallèlement, quatre scénarios de mixité ont fait l'objet d'études approfondies⁴ :

- mixité de Montpellier à Béziers
- mixité de Montpellier à Nissan
- mixité de Montpellier à Narbonne
- mixité de Montpellier à Perpignan

A noter que la possibilité de réaliser une section de ligne nouvelle mixte dans la seule plaine du Roussillon est confirmée pour tous les scénarios de mixité partielle de la ligne nouvelle.

Le nombre de circulations sur le corridor ferroviaire du Languedoc-Roussillon est décroissant de Montpellier vers Perpignan. Pour l'année de mise en service, 2020, les estimations sont :

- 307 circulations entre Montpellier et Sète,
- 292 circulations entre Sète et Narbonne,
- 216 circulations entre Narbonne et Perpignan.

Les études de capacité et d'exploitation mettent en évidence le besoin d'un projet de ligne mixte allant à minima jusqu'à Sète, afin de permettre le développement de l'offre régionale périurbaine « voyageur » et la desserte ferroviaire du port de Sète. Depuis Montpellier, le premier site d'interconnexion entre la ligne nouvelle et la ligne actuelle est localisé sur l'est biterrois.

Le fait de réaliser une ligne nouvelle mixte impose des caractéristiques de construction de la ligne qui engendrent des coûts de construction importants (pentes limitées à 12.5 ‰ contre 35 ‰ pour la grande vitesse). Cette contrainte induit la réalisation de nombreux ouvrages d'art (viaduc, tunnel...) en particulier dans la traversée des plaines alluviales et les secteurs de relief.

Après Béziers, la mixité de la ligne renchérit le projet dans les proportions suivantes :

- 120 M€ pour emmener la mixité de Béziers à Nissan
- 190 M€ pour emmener la mixité de Béziers à Narbonne
- 1 200 M€ pour emmener la mixité de Béziers à Perpignan

Le surcoût pour emmener la mixité de Narbonne à Perpignan est lié à la présence du massif des Corbières qui engendre la création de 13 kms de tunnel pour un projet mixte contre 1 km pour un projet voyageur.

Tous les scénarios de ligne nouvelle mixte (y compris celui où la mixité s'arrête à l'est de Béziers) répondent à la demande de circulations « voyageur » et « fret » à l'horizon 2050. De plus, chacun de ces scénarios de mixité offre de la capacité résiduelle sur le doublet de ligne en Languedoc-Roussillon, pour permettre le développement des offres de services « voyageurs » et « fret » au-delà de 2050.

Le Comité de pilotage propose de poursuivre les études d'une ligne ferroviaire mixte le plus loin possible entre Montpellier et Perpignan.

La mixité de la plaine du Roussillon est également proposée, avec un barreau mixte, au nord de Perpignan, vers la ligne actuelle.

⁴ Les résultats des études sont détaillés dans le dossier ministériel « Mixité »