

Avis et communications

AVIS DIVERS

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Avis relatif à une délibération du 26 novembre 2009 sur la poursuite des études relatives à la ligne nouvelle Montpellier–Perpignan

NOR : DEVT1014503V

Le conseil d'administration de Réseau ferré de France,

Vu le code de l'environnement, notamment son article L. 121-13 ;

Vu le décret du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public, notamment ses articles 11 et 12 ;

Vu la décision n° 2008-13 du 3 septembre 2008 de la Commission nationale du débat public décidant que le projet de création d'une ligne nouvelle de Montpellier à Perpignan devait faire l'objet d'un débat public qu'elle organiserait elle-même en en confiant l'animation à une commission particulière du débat public ;

Vu le compte rendu du débat public présenté par le président de la commission particulière du débat public du projet de ligne nouvelle Montpellier–Perpignan le 25 août 2009 ;

Vu le bilan du débat public du projet de ligne nouvelle Montpellier–Perpignan établi par le président de la Commission nationale du débat public en date du 25 août 2009.

Considérant que :

La qualité du débat public et la diversité des opinions exprimées ont permis de recueillir l'ensemble des points de vue en présence ;

Le débat public a très largement confirmé l'opportunité du projet ainsi que le bien-fondé de ses principaux objectifs et fonctionnalités, à savoir :

Répondre durablement à la demande croissante de déplacements fret et voyageurs, qu'elle soit européenne, nationale ou locale :

- en développant un doublet de ligne ferroviaire à grande capacité et haute qualité de service pour tous les types de trains (trains aptes à la grande vitesse, régionaux et de fret) ;
- en assurant la continuité de l'itinéraire à grande vitesse d'intérêt européen (dernière section française du projet prioritaire n° 3 des réseaux transeuropéens de transports par la façade méditerranéenne) et national ;
- en assurant la continuité de l'itinéraire fret d'intérêt européen (corridor D-ERTMS et 6-RNE) et national (axe à dominante fret) ;
- en diffusant l'effet grande vitesse à l'ensemble des territoires languedociens et roussillonnais à l'aide de gares maillées avec le réseau ferroviaire régional et connectées aux réseaux de transport en commun ;
- en permettant le développement des transports régionaux et périurbains ;
- favoriser un aménagement durable du territoire en participant au rapprochement des métropoles régionales :
 - en contribuant efficacement à la lutte contre l'effet de serre, en autorisant un report modal important ;
 - en permettant le développement de tous les types de trains à long terme, en accompagnant la modernisation du réseau régional existant ;
 - en respectant la qualité de vie et le patrimoine de la région (bruit, paysages, activités agricoles et notamment viticoles) ;
 - en garantissant la maîtrise des risques environnementaux, en particulier dans les zones sensibles au risque d'inondation ;
 - en préservant la biodiversité exceptionnelle de la région et en inscrivant harmonieusement le projet dans les corridors écologiques.

Le débat public a fait ressortir une large adhésion au couloir de passage dit « plaine littorale », entre Montpellier et Narbonne, et que le couloir proposé entre Narbonne et Perpignan, dit « Corbières littorales », n'a pas été remis en cause ;

Le projet ligne nouvelle Montpellier–Perpignan s’inscrit dans la continuité du projet de contournement de Nîmes et de Montpellier, et figure dans le programme prévisionnel de 2 000 kilomètres de lignes nouvelles défini dans la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l’environnement ;

Il convient de veiller à l’articulation du projet ligne nouvelle Montpellier–Perpignan avec les études en cours sur l’axe Toulouse–Narbonne ;

Le débat public a démontré la nécessité d’anticiper la réflexion sur les principes de desserte et d’aménagement du territoire à l’horizon du projet, sans pour autant retarder le processus d’études ;

Le débat public a souligné la nécessité d’élaborer un projet finançable par l’ensemble des partenaires, gage de sa réalisation à l’horizon 2020,

Décide :

De poursuivre les études relatives à la ligne nouvelle Montpellier–Perpignan sous l’égide d’un comité de pilotage associant notamment l’Etat et les collectivités territoriales participant au financement de ces études, selon les modalités qu’il aura définies ;

D’inscrire ce projet dans une vision évolutive du réseau qui permette, via un doublet de ligne, le développement de la grande vitesse, du transport régional de voyageurs et du fret ;

De poursuivre les études sur la base d’un projet de ligne nouvelle de Montpellier à Perpignan :

- qui s’inscrive dans le couloir de passage dit « plaine littorale » entre Montpellier et Narbonne, et dans le couloir « Corbières littorales » proposé entre Narbonne et Perpignan,
- apte à la grande vitesse ferroviaire sur l’intégralité de son linéaire,
- en capacité d’accueillir des circulations mixtes de Montpellier à Perpignan sur les sections les plus circulées, en tenant compte des enjeux d’insertion environnementale et d’économie globale du projet ;
- exemplaire en matière d’insertion paysagère, de respect de la biodiversité et de maîtrise des risques environnementaux ;

De conduire ce projet en cohérence avec la réalisation du contournement de Nîmes et de Montpellier et l’avancée des études sur l’axe Toulouse–Narbonne ;

De poursuivre les études sur les gares et dessertes régionales :

- en permettant la desserte de l’agglomération de Montpellier par une gare nouvelle dès la mise en service du contournement de Nîmes et de Montpellier ;
- en engageant les études et concertations nécessaires à la construction d’une nouvelle gare pour l’agglomération de Nîmes sur la commune de Manduel ;
- en examinant l’opportunité de gares nouvelles pour la desserte de Béziers et Narbonne et, le cas échéant, leur localisation et leur horizon de réalisation, complémentairement aux aménagements en gares existantes ;
- en privilégiant la desserte de Perpignan par la gare actuelle ;

De lancer les études préalables à la déclaration d’utilité publique, en déployant parallèlement un dispositif d’information et de dialogue sur l’avancement du projet adapté aux attentes des différents interlocuteurs de RFF, qu’il s’agisse des partenaires cofinanceurs du projet, des services de l’Etat, des collectivités territoriales, des organisations socioprofessionnelles, des associations représentatives et du public concerné. RFF demandera à la CNDP de veiller au respect de la participation des acteurs à ce processus.

Cette décision sera publiée au *Journal officiel* de la République française.