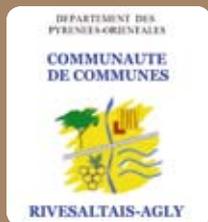


## Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

# Cahier d'acteurs



### Communauté de Communes du Rivesaltais-Agly

22 Boulevard Gambetta - BP 1 - 66601 RIVESALTES

Tél. : 04.68.64.14.39 - Fax : 04.68.64.05.63 - Courriel : rivesaltais-agly@wanadoo.fr

### Mairie de Rivesaltes

Place de l'Europe - 66602 Rivesaltes

Tél. : 04.68.38.59.59 - Fax : 04.68.64.14.77 - Courriel : jpcot@mairie-rivesaltes.fr

Les propos tenus au sein du présent cahier d'acteurs n'engagent que son auteur et sont totalement indépendants de la CPDP.



Voilà exactement 20 ans que la réflexion sur la ligne nouvelle Montpellier-Frontière espagnole a été engagée par la SNCF à la demande du gouvernement (communiqué du Conseil des ministres du 31 janvier 1989).

Suite à cette réflexion, une lettre de mission a été adressée le 2 août 1990 à Monsieur QUERRIEN, Conseiller d'Etat, par le Ministre des transports dans le cadre de la préparation du schéma directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse.

Le rapport « Querrien » aboutissant à une proposition de tracé pour les TGV Méditerranée et Languedoc-Roussillon a été remis au ministre le 2 janvier 1991 et publié le 11 juillet 1991 ce rapport a été précédé d'une recherche sur le meilleur tracé sur le plan fonctionnel et sur l'impact sur l'environnement.

Le schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse a été lui adopté, par le comité interministériel d'aménagement du territoire du 14 mai 1991 et approuvé par décret du 1<sup>er</sup> avril 1992.

Entre temps les principales caractéristiques du projet de ligne nouvelle Languedoc-Roussillon ont été définies par décision ministérielle du 8 août 1991 demandant à la SNCF de poursuivre ses études.

En 1993, 1994 et début 1995 ont lieu les études de l'Avant projet Sommaire (APS) du TGV LR de Montpellier à la frontière espagnole. A cette phase d'étude a été associée une phase de concertation et de consultation des administrations locales et nationales, des élus, acteurs socio-économiques ainsi que des associations représentatives. Cette phase s'est terminée par des délibérations quasi-unanimes favorables au tracé. L'avant projet sommaire (APS) a fait l'objet d'une décision ministérielle d'approbation en date du 9 mai 1995 avec publication au JO le 30 avril 1996.

Par arrêté en date du 2 janvier 2001 les préfets des 3 départements concernés qualifiaient de Projet d'intérêt général (PIG) le projet de ligne nouvelle Languedoc-Roussillon dans son tracé approuvé par l'APS ministériel. Ce PIG a été à nouveau validé par des arrêtés préfectoraux du 22 décembre 2003 et du 18 décembre 2006.

Depuis, une bande de 100 mètres d'emplacement réservé est inscrite au POS/PLU des communes et l'emplacement des nouvelles gares précisé. Il ne manquait plus que la déclaration d'utilité publique et le projet définitif pour pouvoir entrer dans la phase travaux.

Il est à noter que ce n'est qu'en février 2002 qu'est publiée la loi relative à la démocratie de proximité, plus d'un an après la classification en PIG de la ligne nouvelle Languedoc-Roussillon qui va être dans ce cas de figure appliquée rétroactivement.



## **20 ans de perdus qui pourraient devenir 30 ou 40 ans.**

De nombreux élus de notre région se sont étonnés de voir le projet, tout comme dans un jeu de l'oie, revenir à la case départ, 20 ans en arrière, pour se poser les mêmes questions.

Et l'on se demande si dans 20 ans nos successeurs ne recommenceront pas à nouveau une nouvelle procédure pour savoir s'il faut ou non construire une ligne nouvelle et pour quel usage. Pourquoi remettre en cause 20 ans de travail, 20 ans de concertation, 20 ans d'espoir ?

Depuis 2001, la bande de la ligne nouvelle est inscrite, à la demande de l'Etat, dans nos POS/PLU. Le consensus avait été trouvé, les collectivités locales ont travaillé leurs plans d'aménagement du territoire en prenant en compte ces contraintes que l'Etat leur a demandé de considérer comme une réalité.

Ouvrir aujourd'hui la boîte de pandore sur le tracé et le positionnement des gares n'est ce pas aller au devant de nombreuses surprises et remises en cause judiciaires alors que garder le couloir prévu initialement ainsi que le positionnement de la gare permettrait un gain de temps considérable et la certitude d'un aboutissement positif.

Si de 1990 à 1995 nous avons pu travailler avec les porteurs du projet en ce qui concerne le tracé, la gare nouvelle, cela n'a pas été le cas cette fois-ci puisque nous étions exclus du comité de pilotage, notre seule participation permise étant d'assister aux réunions d'informations organisées par M. le Préfet de Région mais sans effet sur les décisions. Difficile dans ces conditions d'exprimer son point de vue.

Le débat public qui est ouvert aujourd'hui ne devrait pas porter sur la nécessité de créer une ligne nouvelle en Languedoc-Roussillon puisque celle-ci est incluse dans le schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse mais porter uniquement sur le choix d'un scénario parmi les 3 proposés et la création des gares nouvelles.

Actuellement nous allons avoir vers 2012 la mise en service de la liaison Barcelone-Perpignan-centre et au-delà avec certainement une augmentation du trafic fret en provenance de la capitale catalane. L'on peut penser que cet accroissement sera réalisé essentiellement durant la nuit. Or à partir de Perpignan ces trains devront emprunter la voie existante qui traverse en zone urbaine Rivesaltes et Salses. Quelles mesures seront-elles prises pour lutter contre la nuisance sonore provoquée par cette augmentation des passages au voisinage des zones urbaines ? Certes l'on peut estimer que cette question est hors du débat public, mais le fait de retarder à nouveau la réalisation de la ligne nouvelle sachant que l'on va mettre en service une ligne qui va augmenter durablement les nuisances pour les riverains des voies existantes devrait, nous semble-t-il être étudié dans les études préliminaires au lancement du débat et devrait conditionner la mise en service de la liaison Barcelone-Perpignan.

De plus n'oublions pas que la ligne existante est menacée à terme par les prévisions de montée des eaux de la Méditerranée suite au réchauffement climatique. Si le niveau des eaux s'accroît de 20 à 80 cm, il est évident qu'entre Narbonne et Perpignan la ligne classique sera submergée. Dès à présent il semblerait qu'il y ait sur cette portion de voie quelques gros problèmes d'entretien et de fonctionnement. Il serait donc opportun de prévoir l'altimétrie des nouvelles voies en fonction de cette prévision de montée des eaux.

## **Les P.O. ont-elles besoin d'une gare nouvelle ?**

Si l'on part du postulat que la création d'une ligne nouvelle est acquise depuis 20 ans, on comprendrait mal qu'une liaison TGV s'arrête à Perpignan pour reprendre à Montpellier traversant à petite vitesse une « réserve indienne » sur laquelle il faudrait surtout ne rien faire dans quelque domaine que ce soit.

La gare située sur la ligne TGV directe, sur le territoire de Rivesaltes, telle que prévue dans le PIG, est remise en débat. Faut-il que Perpignan-centre soit la seule gare TGV de notre département.



Cette gare sera donc en décrochement de la ligne TGV. Cela veut dire, que l'on veuille ou non, que tous les trains ne s'arrêteront pas à Perpignan ou plus exactement dans les PO. Certes les TGV en direction de Paris au départ de Perpignan ne seront ni plus ni moins nombreux qu'actuellement à moins que la population de Perpignan ne double d'ici 2020 pour remplir les TGV dès la gare de départ. De ce fait, les usagers devant une offre restreinte de départs sur la gare de Perpignan seront amenés à aller prendre le TGV à Figueres ou à Gérone, comme ils le font aujourd'hui pour l'avion.

De plus si l'on raisonne sur l'arc Méditerranée, sur l'arc Atlantique ou sur les liaisons Barcelone-Francfort, Stuttgart et la mise en service en 2012 du TGV Rhin-Rhône il est peu probable que des trains assurant des liaisons Valence-Gênes, Milan ou Turin fassent le décrochage vers la gare de Perpignan-centre en perdant au moins 20 minutes. Il en est de même pour la liaison vers Toulouse et Bordeaux. Notre département serait alors réduit à regarder passer ces trains qui pourraient être porteurs du développement économique qui nous fait tant défaut, apporteur d'emplois qualifiés.

**Pour toutes ces raisons, il est vital pour l'avenir de notre département d'avoir une gare nouvelle située sur la ligne TGV.**

## **Quelle gare nouvelle ?**

Le dossier du PIG de 2001 précise à propos de la gare de Rivesaltes : « La localisation de cette gare à Rivesaltes, à l'extérieur de la ville, favorisera l'usage combiné de la voiture et du train et permettra la diffusion des voyageurs dans l'ensemble du département, grâce à une interconnexion à la gare centre ». Cette décision de créer une gare nouvelle à Rivesaltes n'a pas été prise à la légère, d'autres sites avaient été envisagés et étudiés dont celui de Le Soler, mais toutes les études ont prouvé que c'est celui de Rivesaltes qui était le plus opportun.

C'est ce que rappelait le sénateur Roland Courteau le 12 mars 1997 au Sénat au nom de la commission des affaires économiques et du plan : «...Complémentarité de la desserte de la côte vermeille (Argeles, Cerdère, Port Bou) de Villefranche et de la Cerdagne par le raccordement de Rivesaltes. Complémentarité entre TGV et TER afin qu'un maximum de territoire, littoral et hauts cantons bénéficie des gains de temps dus à la grande vitesse. »... « Son emplacement a reçu un accord des collectivités et organismes socio-économiques ».

La gare de Rivesaltes est la seule à pouvoir desservir l'ensemble du département des Pyrénées-Orientales. Il était en effet prévu dans la PIG la création d'une navette SCNF entre Port-Bou et Rivesaltes qui assurerait la liaison entre la côte-vermeille, la Vallée de la Têt, Perpignan et Rivesaltes. Une gare au sud de Perpignan ne permettrait pas une telle desserte et laisserait de côté le nord du département et la vallée de l'Agly à moins de créer deux navettes. De plus son implantation à proximité de la gare centre, dans un secteur de l'agglomération perpignanaise saturé par la circulation serait en contradiction avec les Plans de Déplacement Urbains et le développement durable.

Côté Rivesaltes nous sommes situés tout près de l'aéroport de Perpignan-Rivesaltes, à la sortie de l'auto-route Perpignan-Nord, sur la départementale qui mène à Foix et sur la route des plages (Port-Leucate, La Franqui, Le Barcarès, Torrelles, Sainte-Marie et Canet en Roussillon). Cette situation permet un accès simple et direct à la future gare sans devoir traverser les embouteillages de Perpignan et avec la rocade Ouest de faciliter un accès facile pour les populations du sud de Perpignan. L'emplacement de Rivesaltes permettrait la mise en œuvre d'une intermodalité efficace depuis la gare nouvelle. Le Conseil Général a déjà réalisé la mise en 2x2 voies de la liaison directe vers les plages (300 000 personnes), la liaison en 2x2 voies sur Perpignan et nous avons prévu sur le PLU de Rivesaltes les emplacements réservés pour les liaisons douces ou en site propre.

De plus, depuis 1995 la commune, la Communauté de Communes du Rivesaltais-Agly, le Département et la Région se sont associés pour le développement de cette zone en tenant compte des exigences de la



future gare (emplacement réservés pour voiries en site propre pour les transports en commun). Le ministre des armées a accepté de vendre une partie du Camp Joffre pour ce projet. Le Préfet de Région a créé le 4 mars 2008 le « Syndicat mixte du parc régional d'activités économiques de Rivesaltes » chargé de réaliser l'aménagement de ces terrains sur lesquels se trouve également la gare TGV. Sur ce site nous avons créé une pépinière d'entreprise, la Chambre des métiers va créer un important site de formation des apprentis à vocation internationale...

De son côté le département a réalisé deux zones d'activités économiques et a lancé les études pour la réalisation de la ZAC fer de 73 ha ainsi que le projet Modalhor destiné à limiter la circulation des poids-lourds sur de longues distances.

Il est évident que la remise en cause de toutes ces études et ces réalisations ne manquerait pas d'avoir des répercussions négatives importantes en matière économique et constituerait un préjudice financier important pour l'ensemble des contribuables qui à travers leurs collectivités locales ont mis tout en œuvre pour recevoir cette implantation confirmée à plusieurs reprises par l'Etat.

## Nos choix

Pour toutes ces raisons notre choix se portera sur le 3<sup>e</sup> scénario et la gare située sur Rivesaltes (à l'emplacement prévu initialement) permettant une LGV voyageurs à 300 km/h et fret à 120 km/h correspondant davantage aux souhaits de la population et des acteurs économiques, économisant 980 000 tonnes de CO2 par an et permettant d'avoir une gare nouvelle dans le département. Il conviendrait également que l'emprise foncière qui sera achetée par RFF soit suffisamment grande pour permettre dans l'avenir de relier entre elles les zones de dépassement prévues dans la mixité du projet afin que l'on puisse réaliser, quand les besoins s'en feront sentir, le doublement de la ligne nouvelle pour le fret. Certes le coût sera plus élevé de 2 milliards d'euros mais ce surcoût ne pourrait-il pas être pris partiellement en charge par la Généralité de Catalogne, principale bénéficiaire de cette facilité de transport et une intervention plus importante de l'Etat dans le cadre de la réduction de l'émission de CO2 et du Grenelle de l'Environnement.

## POUR TOUTES CES RAISONS NOUS SOUHAITERIONS QUE L'ON PUISSE

Garder le tracé LNMP tel qu'il était prévu dans les documents d'urbanisme afin d'éviter tous les aléas liés à un nouveau tracé qui vont inévitablement surgir

Prévoir une emprise foncière suffisante pour pouvoir doubler à terme la ligne nouvelle par une ligne fret.

Maintenir la gare nouvelle à Rivesaltes qui :

- Seule peut desservir l'ensemble du département.
- Répond aux conditions d'accessibilité, de desserte du territoire et des principaux lieux générateurs de déplacements.
- S'inscrit dans un projet de développement local réunissant déjà la Région Languedoc-Roussillon, le Conseil Général, les 11 communes de la Communauté de Communes du Rivesaltais-Agly et la Commune de Rivesaltes avec la participation du Ministère des Armées.
- Répond à tous les critères de localisation d'une gare nouvelle.
- Permettrait à notre département de rester une zone attractive pour toute l'activité économique.

