

## La concertation continue ...

La concertation relative à l'étape 2, organisée de juillet 2011 à juillet 2012, a trois objectifs : apporter l'information la plus large au grand public, écouter les avis des experts, des associations, des élus et donner la parole à tous.

- 18 ateliers thématiques, auxquels ont participé une centaine d'acteurs (services de l'État, acteurs socio-professionnels et associatifs, collectivités) qui ont permis le partage et les échanges sur l'avancement des études.
- 8 commissions consultatives, sous l'égide des préfetures, afin de présenter l'avancement des analyses et recueillir les avis des élus.
- 6 réunions publiques à venir, avec les habitants des communes directement concernées par les variantes de tracé et les secteurs de gare nouvelle.

L'information en continu du public sur l'avancement du projet et la recherche d'un tracé est facilement accessible grâce au site internet : [www.lalignenouvelle.com](http://www.lalignenouvelle.com)

**LE CHOIX DÉFINITIF SUR LA MIXITÉ DE LA LIGNE ET LA QUESTION DES GARES EST PRÉVU À L'AUTOMNE 2012.**  
**LA MISE EN SERVICE DE LA LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN, EST PRÉVUE À L'HORIZON 2020.**



Conception Adéquates - juin 2012 - Crédit photos : RFF / Philippe Giraud, Terre de soleil / Mathieu Ducros

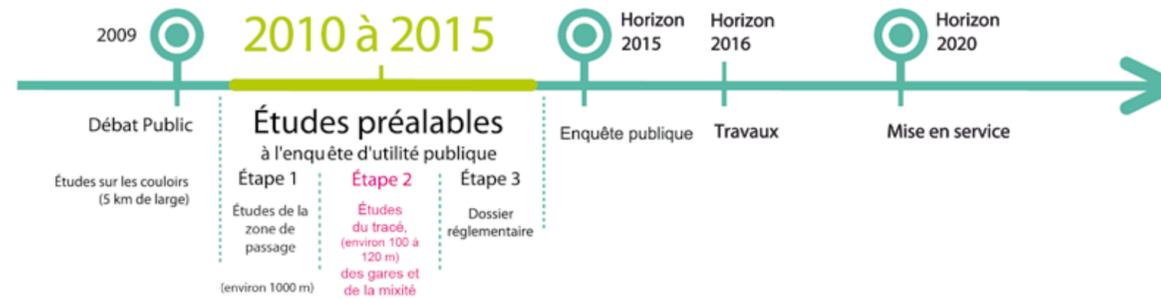
## CONTACT

Réseau Ferré de France  
 185 rue Léon Blum, 34043 Montpellier cedex  
 Tél. : 04 99 52 21 70 | Mél : [contact@lalignenouvelle.com](mailto:contact@lalignenouvelle.com)  
[www.lalignenouvelle.com](http://www.lalignenouvelle.com)

Les 3 enjeux de l'étape 2

Les gares  
 La mixité  
 Les variantes de tracé

## Calendrier des grandes étapes



N—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSAWA—BRISTOL—BRUXELLES—DEN HAAG—AMSTERDA  
 N—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSAWA—BRISTOL—BRUXELLES—DEN HAAG—AMSTERDA  
 DON SAINT PANCRAS—DUBLIN HEUSTON STATION—PRAHA HLAVNI NADRAZY—ROMA TERMINI—VENEZIA SANTA LUCIA—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA SANTA APOLONIA—KIFJHOEK—WOIPPY—MASCHEN—VALENTON—PORT DE DUNKERQUE—MUTTENZ—KLEDERING—FUENCARRAL—SIBELIN—SOMAIN—HOURCADE—BRUXELLES MIDI—GENEVE CORNAVIN—WIEN WESTBA  
 DON SAINT PANCRAS—DUBLIN HEUSTON STATION—PRAHA HLAVNI NADRAZY—ROMA TERMINI—VENEZIA SANTA LUCIA—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA SANTA APOLONIA—KIFJHOEK—WOIPPY—MASCHEN—VALENTON—PORT DE DUNKERQUE—MUTTENZ—KLEDERING—FUENCARRAL—SIBELIN—SOMAIN—HOURCADE—BRUXELLES MIDI—GENEVE CORNAVIN—WIEN WESTBA  
 TMUND—HANNOVER—BERLIN—PRAHA—FRANKFURT—ZÜRICH—VADUZ—LJUBLJANA—VENEZIA  
 CHA—LISBOA SANTA APOLONIA  
 DRAZY—ROMA TERMINI—VENEZIA SANTA LUCIA—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA SANTA APOLONIA—KIFJHOEK—WOIPPY—MASCHEN—VALENTON—PORT DE DUNKERQUE—MUTTENZ—KLEDERING—FUENCARRAL—SIBELIN—SOMAIN—HOURCADE—BRUXELLES MIDI—GENEVE CORNAVIN—WIEN WESTBA  
 RIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSAWA—BRISTOL—BRUXELLES—DEN HAAG—AMSTERDAM—DORTMUND—HANNOVER—BERLIN—PRAHA—  
 EAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—ORGANISATION—SÉCURITÉ—AMÉNAGE  
 BELGIQUE—UNITED KINGDOM—ČESKÁ REPUBLIKA—SVERIGE—DANMARK—SUOMI—DEUTSCHLAND—SLOVENSKO—EESTI—SLOVENIJA—ELLÁS—PORTUGAL—ESPAÑA  
 NEZIA SANTA LUCIA—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA SANTA APOLONIA—KIFJHOEK—WOIPPY—MASCHEN—VALENTON—PORT DE DUNKERQUE—MUTTENZ—KLEDERING—FUENCARRAL—SIBELIN—SOMAIN—HOURCADE—BRUXELLES MIDI—GENEVE CORNAVIN—WIEN WESTBA

# T

ma ligne d'avenir...

- + de trains régionaux
- + souvent
- + de trains régionaux
- + de fret
- + simple
- + de voyages
- + de trains régionaux
- + souvent
- + simple
- + de trains régionaux
- + de TGV
- + de fret
- + de trains régionaux
- + souvent
- + simple
- + de trains régionaux
- + de TGV
- + de fret
- + de trains régionaux
- + souvent
- + simple
- + de trains régionaux
- + de TGV
- + de fret
- + de trains régionaux
- + souvent
- + simple

Réseau Ferré de France LR  
 Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

LIBRE RÉPONSE 16782  
 34439 ST JEAN DE VÉDAS CEDEX



Des questions ? Des réponses sur [www.lalignenouvelle.com](http://www.lalignenouvelle.com)

Ce projet est financé par :



# Où prendra-t-on le train en 2020 ? — La Ligne nouvelle et le fret : voyons large !



À la suite du débat public, Réseau Ferré de France a posé le principe que la Ligne nouvelle devait être apte à la grande vitesse et en capacité d'accueillir des circulations de fret sur les sections les plus circulées. L'un des objectifs de l'étape 2 des études préalables à l'enquête publique, est de préciser quelles seront ces sections, en fonction des futurs trafics fret et voyageur.

La ligne existante et la Ligne nouvelle devront permettre de faire circuler l'ensemble des trafics estimés, à l'horizon 2020 et au-delà. Pour ce faire, des études de trafic et d'exploitation ont été menées. Une présentation des coûts/bénéfices permettra à chacun de se forger un avis.

## L'objectif

Réseau Ferré de France poursuit la réflexion sur l'opportunité de créer une ou plusieurs gares nouvelles entre Montpellier et Perpignan. Cette réflexion s'inscrit dans une démarche globale sur l'aménagement du territoire, en partenariat avec les co-financeurs et les communes concernées porteuses des projets urbains. Une décision sur la création ou non de gare(s) nouvelle(s) devrait être prise à l'automne 2012. **DONNEZ VOTRE AVIS !**

## Les différentes possibilités

De Montpellier à Perpignan, trois possibilités de desserte sont à l'étude :

- la desserte par les gares actuelles
- une gare nouvelle : à Béziers-est ou à Narbonne-ouest ou à Nissan-lez-Enserune
- deux gares nouvelles : à Béziers-est et à Narbonne-ouest.

## Les sites potentiels

Dans chaque secteur, 2 sites potentiels sont étudiés :

### À Béziers-est

- "Canal du Midi" : gare à l'interconnexion avec la ligne existante sur Villeneuve-lès-Béziers, proche du Canal du Midi, ou
- "A75" : gare au Sud de l'échangeur A9/A75, sur la commune de Villeneuve-lès-Béziers.

### À Narbonne-ouest

- "Pont des Charrettes" : gare à l'interconnexion avec la ligne existante, en viaduc, ou
- "Les Prax" : gare jouxtant la ligne existante à proximité immédiate du village de Montredon-les-Corbières.

### À Nissan lez Enserune

- "Village" : gare à l'interconnexion avec la ligne existante et la gare actuelle, proche du village de Nissan, ou
- "Péries" : gare sur le secteur de Nissan-Péries, à 3 km du village à la limite de l'Aude et jouxtant la ligne existante.

### Dans les Pyrénées-Orientales

- À la mise en service de la Ligne nouvelle, Perpignan et les Pyrénées-Orientales ont privilégié la desserte par la gare actuelle, via un raccordement. Les études apporteront un éclairage sur l'opportunité de créer à terme une nouvelle desserte au Nord du département.

## Les études

4 thématiques :

- maîtriser le foncier (occupation des sols et environnement)
- imaginer la ville de demain (projet urbain)
- concevoir une chaîne de transport
- valoriser l'arrivée du TGV®.



# Comment choisir un tracé ?

Avec la définition d'une zone de passage préférentielle large d'environ 1 000 mètres (Décision ministérielle du 14/11/2011), le dessin de la future Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan se précise. Au final, un tracé (100 à 120 mètres de large en moyenne), sera soumis à l'enquête publique.

**RFF prend en compte deux types d'enjeux dans les études :**

## Les enjeux territoriaux

Le recensement a été conduit selon 4 thématiques :

- milieu humain
- milieu physique
- milieu naturel
- patrimoine & paysage

Au total, une soixantaine d'enjeux territoriaux ont été identifiés.

## Les enjeux fonctionnels

Ils sont liés aux services à assurer : transporter des marchandises, s'arrêter à Béziers et/ou Narbonne, aiguiller les trains vers Carcassonne... Ce qui se traduit par des caractéristiques techniques de la ligne nouvelle : pente, virage, gare nouvelle, raccordement, viaduc, tunnel...

Les principes directeurs de construction des variantes :

RFF a souhaité étudier 5 types de variantes : celle de moindre enjeu territorial, la plus proche de l'ancien projet, la plus directe entre Montpellier et Perpignan, jumelée avec les autres infrastructures, et enfin celle de moindre coût.

Les critères pris en compte pour les comparer sont regroupés selon les 3 grandes composantes du développement durable :

- **environnementale** : tels le milieu physique, le paysage ou les risques naturels...
- **sociétale** : tels la viticulture, le bâti, le bruit...
- **économique** : financement, risques et évolutivité...



Une question ? Une précision ?

**Venez donner votre avis ! ...ou écrivez nous (envoi gratuit)**

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

**PROCHAINES RÉUNIONS PUBLIQUES,**  
de 18h30 à 20h30  
**Béziers,** Palais des Congrès : mardi 26 juin  
**Gigean,** Salle Polyvalente : mercredi 27 juin  
**La Palme,** Grande Salle : lundi 2 juillet  
**Peyrestortes,** Théâtre municipal : mardi 3 juillet  
**Narbonne,** Théâtre municipal : mercredi 4 juillet  
**Nissan lez Enserune,** salle M.Galabru : jeudi 5 juillet

**OBJECTIF : Débat sur la desserte du territoire, la mixité et le tracé.**