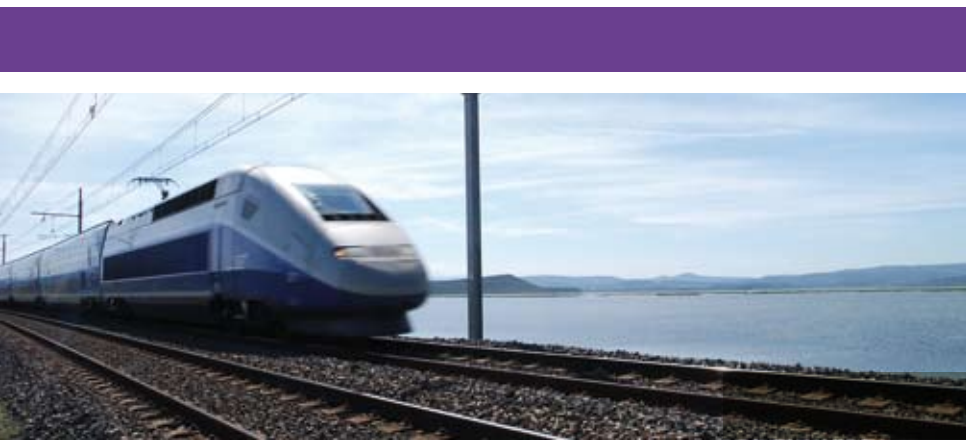


ligne nouvelle Montpellier-Perpignan



10 questions / réponses sur le projet...



LISBOA – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA – NARBONNE – MARSEILLE – VILNIUS
 – SUOMI – DEUTSCHLAND – SLOVENSKO – EESTI – SLOVENIJA – ELLÁS – PORTUGAL – ESPAÑA – POLSKA
 WARSZAWA – BRISTOL – BRUXELLES – PERPIGNAN – DEN HAAG – AMSTERDAM – DORTMUND – BÉZIERS – HANNOVER – BERLIN –
 LISBOA – SÈTE – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA – NARBONNE – MARSEILLE – VILNIUS
 BERLIN – MADRID – BÉZIERS – DORTMUND – AMSTERDAM – DEN HAAG – PERPIGNAN – BRUXELLES – BRISTOL – WARSZAWA
 – SVERIGE – DANMARK – SUOMI – DEUTSCHLAND – SLOVENSKO – EESTI – SLOVENIJA – ELLÁS – PORTUGAL – ESPAÑA – POLSKA – FRANCE



Tout ce qu'il faut savoir sur la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan en 10 questions / réponses

Pourquoi RFF a-t-il décidé de poursuivre les études sur la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, suite au débat public de 2009 ?

1

Pourquoi a-t-on besoin de construire une nouvelle ligne entre Montpellier et Perpignan ?

2

Quelles sont les caractéristiques du projet Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan ?

3

Comment s'inscrit le projet Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan dans le temps ?

4

Quelles sont les études nécessaires pour préparer l'enquête publique ?

5

Quels sont les principes et les objectifs de la concertation du projet Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan ?

6

Comment puis-je participer à la concertation ?

7

Quels sont les bénéfices attendus de la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan pour les hommes et les territoires ?

8

Comment financer un projet tel que la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan ?

9

J'ai d'autres interrogations, qui peut me répondre ?

10



Pourquoi RFF a-t-il décidé de poursuivre les études sur la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, suite au débat public de 2009 ?



→ Le projet est jugé opportun et urgent

Dans un contexte global des transports en pleine mutation, tous les acteurs mais aussi le grand public ont souligné **l'urgence de la réalisation d'un axe à grande vitesse reliant la France à l'Espagne**. Ils ont aussi plaidé en faveur du **report modal, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, de la route vers le fer ; une alternative nécessaire et responsable aux transports routiers et aériens**.

Le débat public a permis à chacun d'exprimer des attentes fortes **en terme d'apports du projet pour le développement économique** de la Région, pour l'aménagement des villes et des territoires et pour l'amélioration des dessertes régionales par un maillage performant avec les TER, au moyen d'un « doublet » de lignes.

Le débat public de la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan s'est tenu du 3 mars au 3 juillet 2009, avec succès : 12 réunions publiques, 11 réunions d'acteurs, 3 500 participants, 2 000 questions et 669 avis. Le projet ayant été jugé opportun et urgent, RFF a décidé, le 26 novembre 2009, de poursuivre les études relatives au projet, visant à préparer le dossier de l'enquête d'utilité publique de la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.]



Pourquoi a-t-on besoin de construire une nouvelle ligne entre Montpellier et Perpignan ?

→ Un axe ferroviaire performant reliant la France à l'Espagne : un projet prioritaire au niveau européen

Au nord, RFF met en œuvre le projet de contournement de Nîmes-Montpellier ; une ligne mixte (grande vitesse et fret) qui permet de fluidifier l'axe ferroviaire languedocien proche de la saturation, notamment depuis la mise en service de la LGV Méditerranée. Les travaux démarreront en 2012 et leur achèvement est prévu en 2016.



Au sud, le tunnel sous les Pyrénées est prêt ; la ligne Barcelone-Figueras se construit.

- La section Perpignan-Figueras est une ligne mixte (grande vitesse et fret) composée des Installations Terminales de Perpignan et d'une section internationale (concessionnaire TP Ferro) comprenant le tunnel de 8 km sous les Pyrénées. Cette section est terminée depuis le 17 février 2009.
- La section espagnole (grande vitesse et fret) entre Barcelone et Figueras est actuellement en cours de travaux avec un achèvement programmé à l'horizon 2013. Pour rejoindre la gare de Gérone, il est encore nécessaire de réaliser le percement d'un tunnel d'une longueur de 5 km, qui devrait être terminé fin 2010/début 2011. Dès décembre 2010, 2 TGV relieront Paris à Figueras.



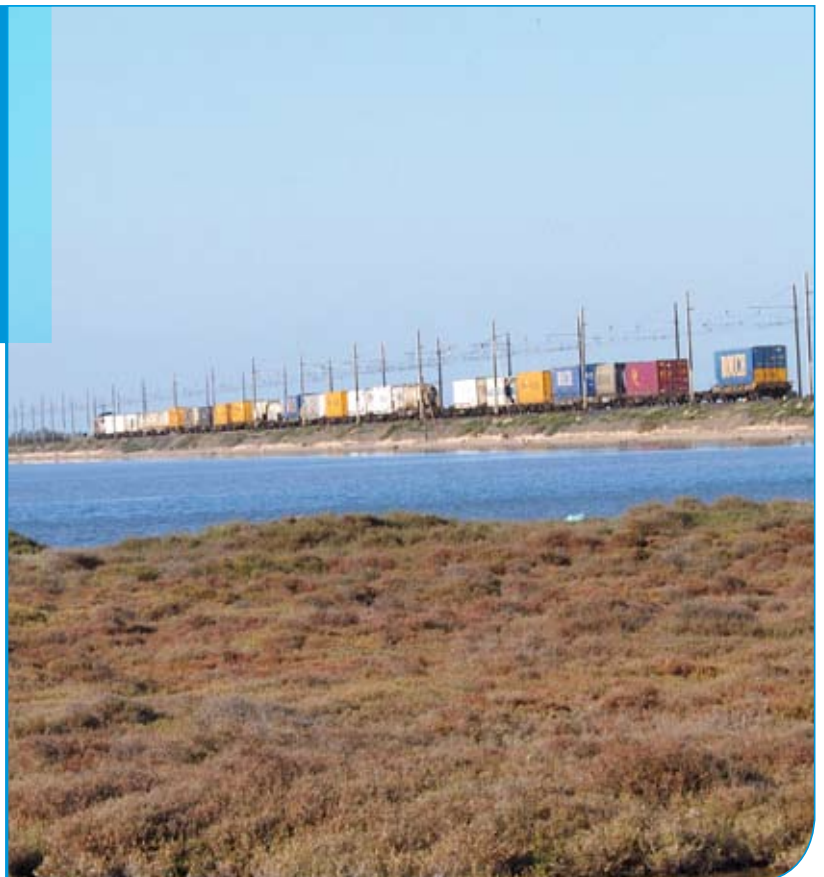
Entre ces deux extrémités,
une phase essentielle : la Ligne
nouvelle Montpellier-Perpignan.

La Ligne actuelle Montpellier-Perpignan, bien que bénéficiant d'un programme de modernisation en vue d'en accroître la capacité, devrait arriver à saturation à l'horizon 2020, selon les prévisions de trafic établies par RFF. La relance des études du projet de ligne nouvelle vise donc à anticiper cette réalité.]

→ Les fonctionnalités auxquelles devra répondre la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Elle devra satisfaire aux exigences d'un contexte transport en pleine évolution :

- **montée en puissance de la problématique « capacité du réseau »**, aussi sensible aujourd'hui que la question de la grande vitesse ;
- **construction progressive de l'axe Grand Sud** (LGV Bordeaux-Toulouse) et de **l'arc méditerranéen** (LGV PACA) ;
- **volonté de développer le fret ferroviaire en alternative à la route** (Magistrale Écofret) ;
- **développement des TER** dans une région à forte concentration de population, et donc marquée par de nombreux déplacements sur le littoral.



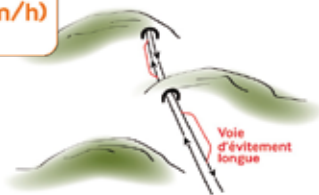


Quelles sont les caractéristiques retenues pour le projet Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan ?

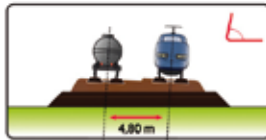
→ Une ligne pour deux clients : le voyageur et le fret

LGV voyageurs (300km/h) et fret

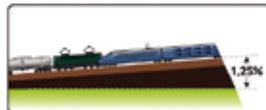
Tracé



Dévers (∠) et entraxe (—)



Pente



Une ligne à grande vitesse mixte voyageurs et marchandises où les trains de voyageurs à grande vitesse cohabitent avec des trains de fret plus lents.

Le projet mixte devra prendre en compte, lors de la définition du futur tracé, les contraintes techniques de la grande vitesse et du fret.

De longues courbes et des pentes douces devront s'adapter aux contextes géographiques locaux.

→ Le territoire sera desservi par des gares actuelles et/ou nouvelles



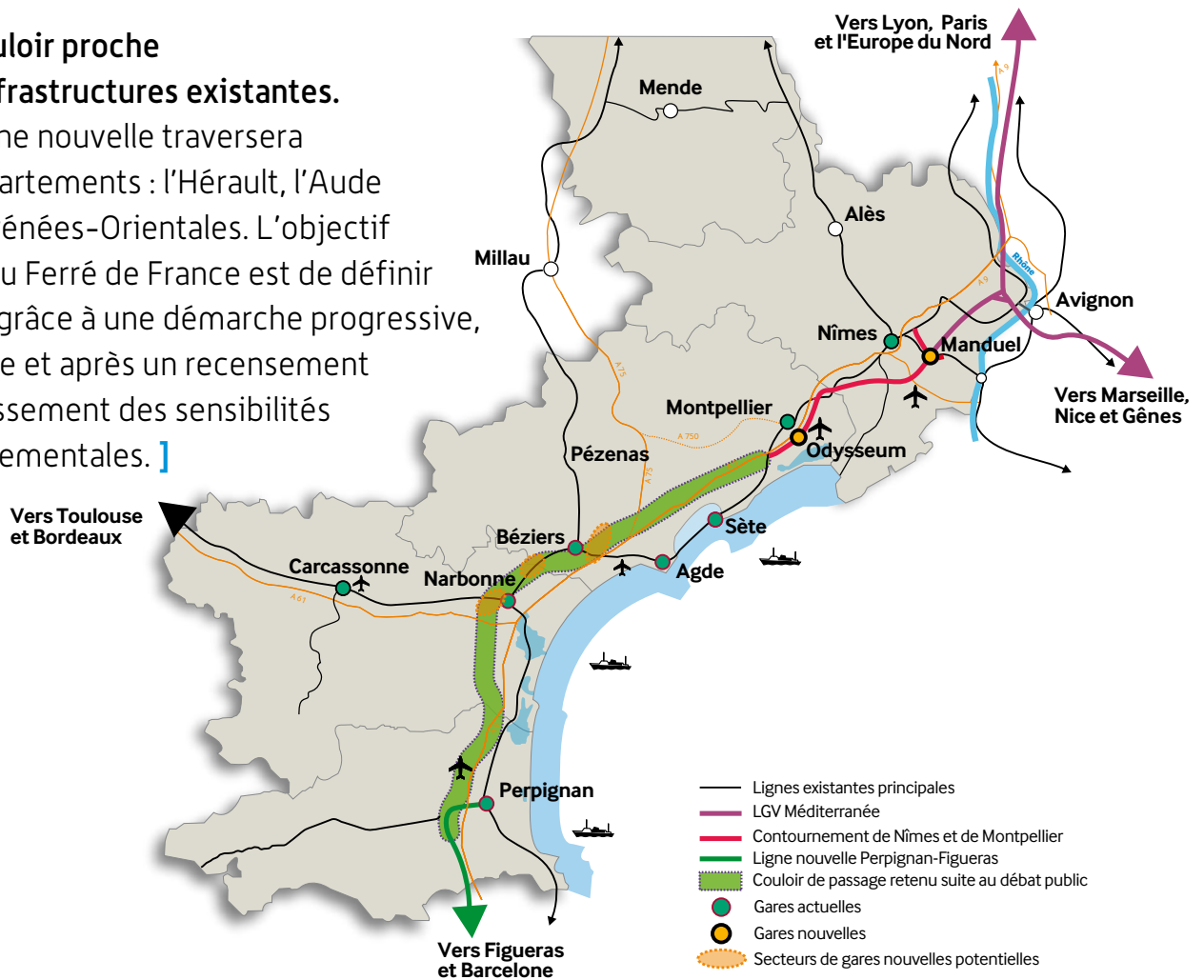
- À **Montpellier**, une gare nouvelle au sud d'Odysseum.
- À **Nîmes**, le principe d'une desserte par une gare nouvelle, positionnée sur la commune de Manduel, a été retenu.

La réalisation de ces deux gares est étudiée dans le cadre du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier, 1^{ère} phase de liaison à grande vitesse en Languedoc-Roussillon.

- À **Perpignan**, dans un premier temps, priorité est donnée à la gare actuelle.
- Pour **Béziers** et **Narbonne**, le débat public a mis en lumière la diversité des choix encore possibles [gare centre, 1 ou 2 gare(s) nouvelle(s)]. Les études en cours vont permettre de converger vers un projet partagé de dessertes pour les territoires.

Un couloir proche des infrastructures existantes.

La Ligne nouvelle traversera trois départements : l'Hérault, l'Aude et les Pyrénées-Orientales. L'objectif de Réseau Ferré de France est de définir un tracé grâce à une démarche progressive, concertée et après un recensement et un classement des sensibilités environnementales.]



→ Le projet entre Montpellier et Perpignan doit s'inscrire dans un réseau ferroviaire régional performant

- Le contournement de Nîmes et de Montpellier
- L'axe Toulouse-Narbonne
- Le réseau des trains régionaux

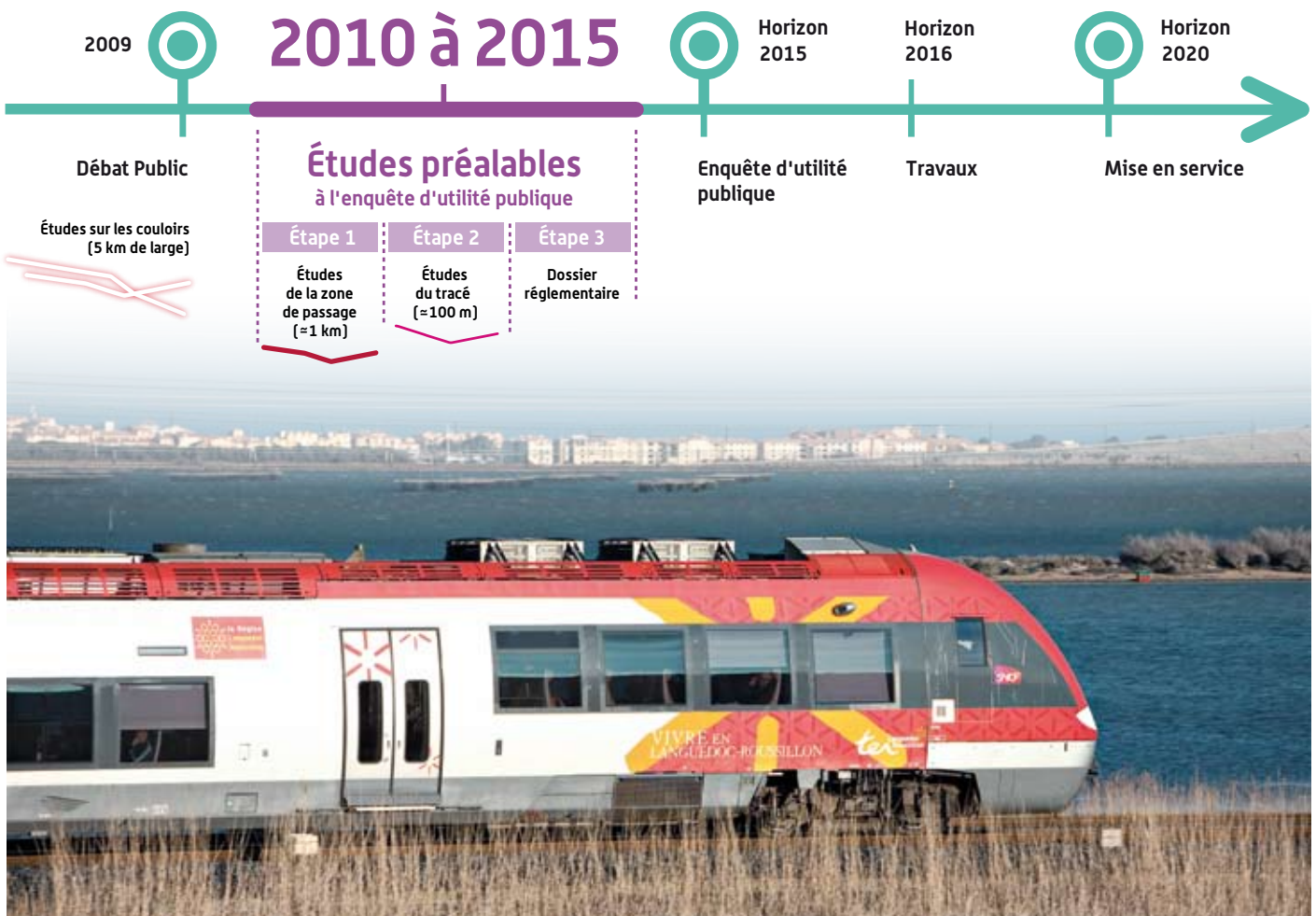
→ Le projet doit être finançable



Comment s'inscrit le projet Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan dans le temps ?

→ La grande vitesse en Languedoc-Roussillon : des avantages acquis à chacune des 3 phases de réalisation

- **2009-2010 : Perpignan-Le Perthus**
Une ligne nouvelle mixte, partie française de la liaison Barcelone-Perpignan. Pour connecter l'Espagne au réseau ferroviaire européen.
- **2016 : le contournement de Nîmes et Montpellier et la modernisation de la ligne actuelle entre Montpellier et Perpignan**
Pour désengorger le réseau ferroviaire en Languedoc-Roussillon en construisant une ligne mixte fret +TGV.
- **2020 : la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan**
Pour concrétiser l'arc ferroviaire méditerranéen.

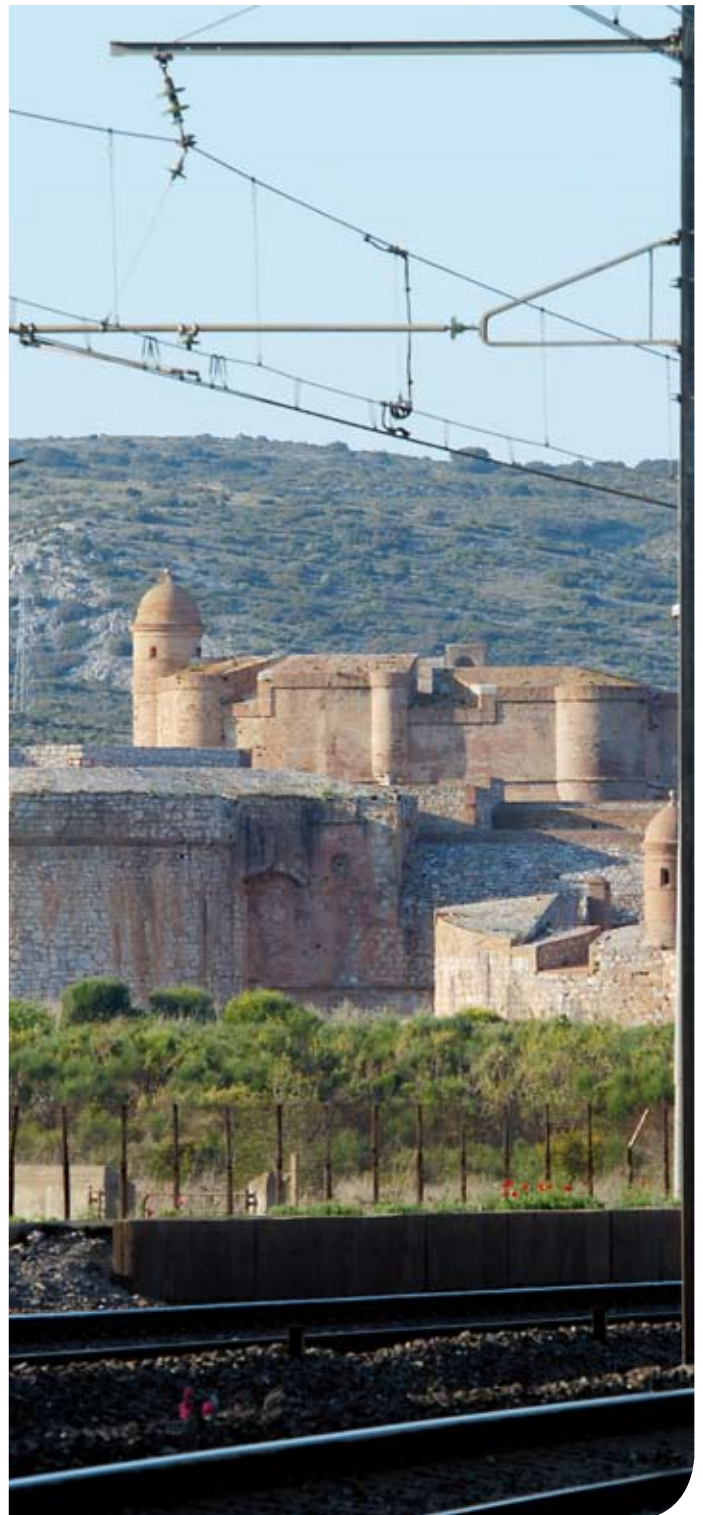




→ Les étapes à franchir

Tout projet de grandes infrastructures s'inscrit dans un calendrier de procédures administratives et de concertation publique.

En tant que maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France respecte ainsi toutes les étapes permettant de définir et de réaliser un vrai projet d'intérêt général. L'exigence de RFF : servir les hommes et respecter les territoires (la nature, les populations, les paysages et l'eau.)



5

Quelles sont les études nécessaires pour préparer l'enquête publique ?

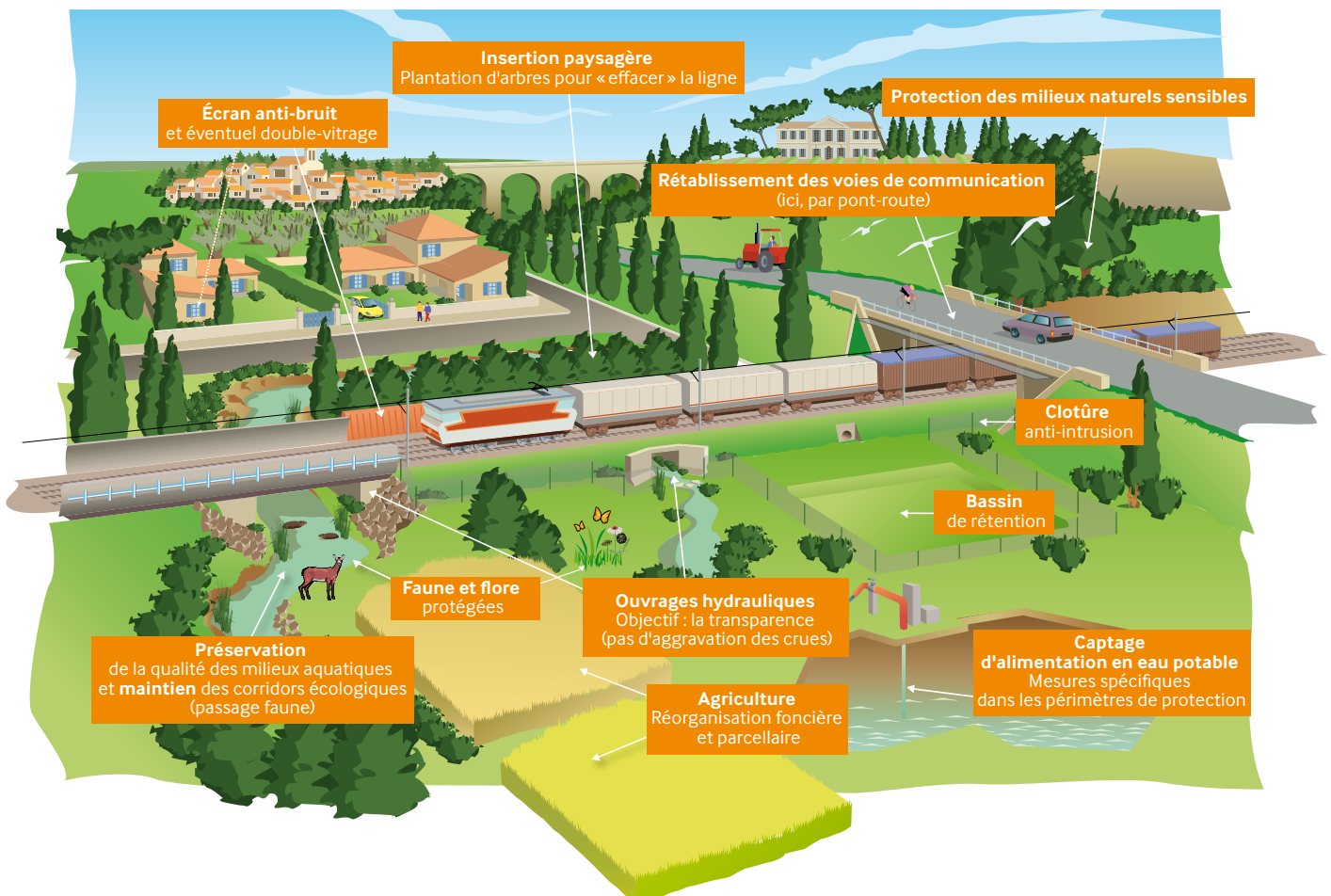
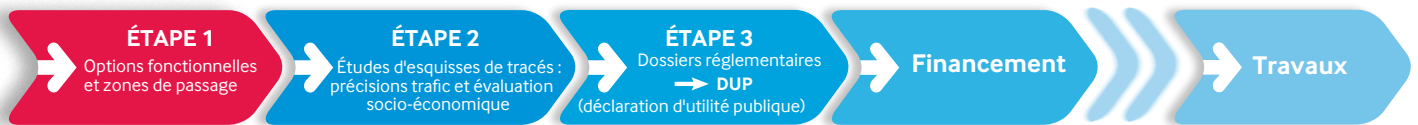
→ Des études par étape

Les études qui mèneront à l'enquête d'utilité publique seront divisées en trois étapes, dont les deux premières sont entérinées par une décision ministérielle.

- La première étape vise à choisir un fuseau d'une largeur d'environ 1 000 mètres.

- La seconde validera le choix d'une bande de 500 mètres de largeur à l'intérieur de laquelle s'inscrira le tracé définitif qui sera soumis à l'enquête publique.

L'objectif final des études vise à définir un tracé respectueux de l'environnement, une politique de desserte et un protocole de financement permettant d'aller vers une Déclaration d'Utilité Publique.



La démarche des études de l'étape 1 en détail

Les études de l'étape 1 précisent le programme fonctionnel du projet et visent à définir une zone préférentielle de passage (fuseau de 1 000 mètres) de moindre sensibilité environnementale et de moindres contraintes techniques. En parallèle des études, une démarche de concertation est menée afin de faire progresser ou d'enrichir celles-ci.]

→ Au centre des études : l'environnement

Les thèmes abordés durant les études sont, en grande partie, environnementaux. Seront étudiés l'environnement physique, le contexte climatique, les questions de biodiversité, de géologie, de captage en eau potable, d'inondation...

Mais aussi l'environnement humain, l'agriculture, l'habitat, les zones d'activités, le patrimoine culturel... L'enjeu est d'arriver à faire une synthèse optimale de toutes ces sensibilités afin de choisir le meilleur tracé.

Un bilan environnemental et énergétique sera présenté.

L'aspect économique et social sera également au programme des études ainsi que les prévisions de trafics attendus.

La rentabilité socio-économique du projet devra être calculée afin d'apprécier son utilité sociale.

RFF explicitera les raisons de ses choix techniques qui auront une influence non négligeable sur la détermination du tracé.

L'ensemble des coûts sera évalué ; non seulement ceux des travaux, mais également ceux de la préservation et de la sauvegarde des territoires traversés, définis dans l'étude d'impact.

Tout au long des études, Réseau Ferré de France s'engage à concerter afin que le dossier présenté lors de l'enquête publique ait été élaboré dans la plus grande transparence.

Le bilan de la concertation sera, à ce titre, joint au dossier d'enquête.

→ L'objectif opérationnel de l'étape 1 du projet

- Études des zones de passage
- Analyse comparative des zones de passage
- Définition d'une Zone de Passage Préférentielle (ZPP) de 1 000 mètres

Le recueil des nouvelles données d'études va permettre de mettre à jour et d'approfondir les thèmes qui ont été abordés dans le cadre des études préalables au débat public.

→ Des expertises multiples

Les études sont confiées à différents bureaux d'ingénierie techniques, experts dans des domaines ciblés.

Elles couvrent un champ d'exploration et d'investigation large et complexe et sont déterminantes pour guider la réflexion des acteurs en concertation.

→ Les bureaux d'études

INGEROP : études environnementales et d'infrastructures pour la zone de passage préférentielle (ZPP)

FIT Conseil : reconnaissances topographiques

SETEC/TRANSAE : études exploratoires, trafics voyageurs

ALYCE SOFRECO/SETEC/SOCIO LOGICIEL : enquêtes trafic voyageurs

SETEC INTERNATIONAL/SETEC ORGANISATION/

STRATEC/TRANSAE : études de trafic voyageurs

SETEC INTERNATIONAL/SETEC ORGANISATION/STRATEC/

TRANSAE /A7 CONSEIL : études socio-économiques

NESTEAR/EGIS mobilité/TRANSAE/SETEC organisation :

études trafic fret

RAIL CONCEPT : études de capacité et d'exploitation

→ L'ensemble des études est piloté par RFF en sa qualité de Maître d'Ouvrage



6 Comment puis-je participer à la concertation ?



Un principe pour Réseau Ferré de France : la concertation alimente les études et éclaire la gouvernance.]

RFF a élaboré une méthodologie d'études et de Concertation innovante. Elle s'appuie sur un dialogue approfondi et continu avec l'ensemble des acteurs concernés.

La Concertation consiste à partager les informations relatives au projet, à son environnement et à son contexte. La force et l'originalité de ce procédé tiennent dans le fait que cette concertation nourrit directement les études menées : celles-ci s'enrichissent des propositions, informations, connaissances concrètes issues du terrain, avis, souhaits, besoins exprimés, formulés par les élus locaux, les acteurs économiques et sociaux, les associations et le grand public qui souhaitent apporter leur pierre à l'édifice.

→ LA GOUVERNANCE

Le **COTECH**, Comité technique, réunit les services techniques des partenaires co-financeurs, les services de l'État, les services de RFF et des collectivités territoriales partenaires, compétents pour analyser les propositions soumises à la décision.

Le **COPIL**, Comité de pilotage, est placé sous la présidence du Préfet de la Région Languedoc-Roussillon. Il rassemble les partenaires co-financeurs. C'est à lui que revient le choix de la Zone de Passage Préférentielle (ZPP) en fin d'étape 1 ; étape entérinée par une décision ministérielle.



→ Des principes...

- **Transparence**, les informations sont partagées au moyen d'un dispositif permanent, complet, actualisé, accessible à tous et compréhensible par tous.

- **Diversité**, tous les points de vue doivent pouvoir être exprimés et pris en considération.

- **Écoute**, dans le respect et la légitimité de chacun à s'exprimer.

- **Argumentation**, une intervention ou une prise de position doit être fondée et argumentée.

Et elle doit répondre à des objectifs précis :

- Organiser le partage d'informations, le dialogue et les échanges d'avis ;

- Favoriser la définition progressive du projet dans le respect de l'environnement humain et naturel ;

- Assurer la cohérence entre le projet et les enjeux de développement territoriaux ;

- Bénéficier tout au long du processus d'études des connaissances des acteurs et connaître leurs attentes pour enrichir l'élaboration du projet ;

- Éclairer les orientations à prendre par Réseau Ferré de France et ses partenaires financiers ;

- Informer régulièrement les acteurs et le public de l'avancée des études, des résultats de la concertation et des décisions prises.





Quel est le dispositif de concertation du projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan ?



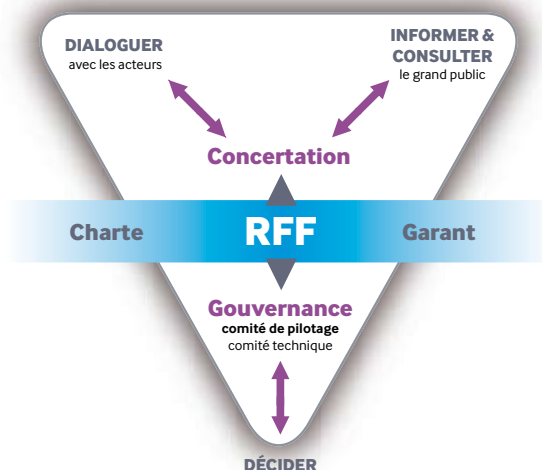
Le dispositif de **concertation du projet** s'appuie sur des **visions croisées** où **chaque acteur est sollicité à son niveau.**

Les élus apportent leur connaissance des territoires, présentent leurs projets d'aménagement et de développement socio-économique rural et urbain afin d'intégrer au mieux le projet.

Les associations environnementales apportent une importante contribution en matière d'environnement, et attire la vigilance de Réseau Ferré de France sur les zones sensibles, sur les éventuelles atteintes aux animaux et aux milieux.

Les acteurs socio-économiques interviennent également dans la définition du projet, par l'expression de leurs besoins et attentes en matière de transport et de logistique.

Ainsi, la concertation alimente en continu les études et éclaire les décisions prises par les partenaires co-financeurs. Chacune des instances joue un rôle clé précis et intervient dans l'avancement progressif du projet.]



→ Une concertation incarnée par différentes instances

● AVEC LES ACTEURS

Le **COPART**, Comité Partenarial d'information, associe en une vaste assemblée tous les acteurs impliqués directement ou indirectement par le projet dans la concertation. Cette instance garantit le partage du même niveau d'information de tous les acteurs et présente les décisions prises par le COPIL.

Les **Commissions Consultatives**, rassemblent les élus d'un territoire précis qui donnent un avis sur les propositions qui seront soumises au COPIL.

Les **Ateliers Thématiques** ou **Géographiques**, sont des instances de travail locales ou transversales, composées de techniciens et d'experts, d'associations et d'acteurs concernés par une thématique.

Ils interviennent sur un sujet donné ou sur un territoire à enjeu spécifique. Ils ont pour mission d'apporter une connaissance éclairée pouvant orienter les études.

● AVEC LE GRAND PUBLIC

Le public est aussi impliqué dans cette démarche ouverte d'information et de consultation. Temps de dialogue réguliers, les réunions publiques seront des rendez-vous privilégiés avec le grand public.

Au-delà d'un programme d'expositions itinérantes, de supports d'information, de relations avec la presse, le site Internet, www.lalignenouvelle.com, tiendra pour tous le rôle majeur de plate-forme commune d'information.

→ Un dispositif synthétisé dans un document unique

→ LA CHARTE DE LA CONCERTATION

Ce document précise et formalise le cadre, les objectifs, les instances de la concertation et les règles de la participation définies par Réseau Ferré de France. En clarifiant, les modalités du dialogue, la Charte permet à chacun de bien situer le cadre de son intervention, avec l'objectif de rendre les échanges sur le projet constructifs et utiles au plus grand nombre.

Au travers d'une Charte de la concertation, le maître d'ouvrage s'engage à définir les objectifs de la concertation, à mettre en place les instances de concertation et à instaurer des règles de participation.

Le projet de Charte de la concertation de la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan a été porté à la connaissance du Garant et a été présenté à la Commission Nationale du Débat Public qui a émis un avis favorable. Le 24 juin 2010 lors du COPART qui s'est tenu à Montpellier, il a été approuvé par l'ensemble des participants. Le comité de pilotage validera définitivement cette charte.

→ LES OBJECTIFS DE LA CHARTE

La Charte de la concertation définit les modalités de gouvernance et de concertation mises en place, les engagements réciproques des participants, les responsabilités de chacun de bonne conduite applicables à tous.

La Charte s'adresse à tous les partenaires de Réseau Ferré de France et aux acteurs partenaires qui souhaitent contribuer à l'élaboration par RFF du projet Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.

Chaque participant à la concertation prend connaissance de la Charte et est invité à en respecter les termes.

→ LE GARANT

Pour veiller au bon fonctionnement de la concertation, Réseau Ferré de France, en accord avec la Commission Nationale du Débat Public, a désigné un Garant : **Monsieur Jean-Pierre Richer**. Il veille au bon déroulement de la concertation, à la qualité de l'information et au respect de la participation du public selon les règles précisées dans la Charte de la concertation.

Le Garant dresse à l'issue de chaque étape un compte-rendu du déroulement et des résultats de la concertation. Il y restitue également les sollicitations dont il a été l'objet. Ce compte-rendu est rendu public.

Neutre et indépendant, il facilite les échanges et a donc un rôle de recours. Toute personne peut le saisir, si elle estime que, dans la forme, la concertation n'est pas satisfaisante.

Deux moyens sont mis à disposition :

Par mail : garant.lnmp@gmail.com

Par voie postale : Monsieur Jean-Pierre Richer, garant de la concertation Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, 185 rue Léon Blum - BP 9552 - 34043 Montpellier Cedex 1



Quels sont les bénéfices attendus de la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan pour les hommes et les territoires ?

Un projet au service des habitants et au plus près des territoires.

Stratégique pour le développement et le rayonnement de la région Languedoc-Roussillon, la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan s'inscrit dans le programme des grands projets ferroviaires nationaux conduits par Réseau Ferré de France.

Avec l'objectif de mieux desservir les territoires pour faciliter la mobilité des hommes et générer de nouvelles richesses pour la croissance de la région, le projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan est aussi un enjeu majeur de développement durable. Il s'inscrit dans les objectifs du Grenelle de l'Environnement qui prévoit d'atteindre une part de 25 % des transports *via* des modes non routiers, voyageurs et fret.]



UN PROJET POUR LES 100 ANS À VENIR...

- Parce que le développement du réseau ferroviaire est le support d'une mobilité durable, respectueuse de l'environnement.
- Parce que le projet développe l'offre ferroviaire régionale et optimise le maillage du territoire.
- Parce que de meilleurs services seront proposés, notamment en terme de fréquence des TER et des TGV.
- Parce que c'est l'opportunité de rééquilibrer les bassins urbains, le littoral et les zones rurales.
- Parce qu'il favorise le développement de l'activité économique et touristique et donc l'emploi.
- Parce que la liaison rapide avec la Catalogne est un formidable levier économique et culturel qui permettra l'émergence d'une véritable identité interculturelle pour l'Eurorégion.



→ Un double enjeu pour ce projet à dimension transfrontalière :

- l'Europe
- le développement durable

→ UN ENJEU EUROPÉEN

Le projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, parce qu'il est à dimension transfrontalière, répond prioritairement à la volonté de l'État et de l'Union européenne de réaliser un réseau européen à grande vitesse structurant et performant, à l'horizon 2020. Ce faisant, la région Languedoc-Roussillon devient un carrefour à la croisée des lignes d'Ouest en Est, vers l'Europe du sud, Espagne et Italie avec l'arc méditerranéen et vers l'Europe du nord, *via* Nîmes et Lyon. Réseau Ferré de France met en place un dispositif d'études et de concertation ambitieux, au plus près des territoires, au plus près des attentes des élus, des acteurs associatifs et des habitants. C'est en respectant le milieu et les hommes que le projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan sera partagé par le plus grand nombre et que les acteurs pourront en faire un levier de développement et d'aménagement pour les villes et les territoires.

Le dynamisme du Languedoc-Roussillon est une réalité. Son positionnement stratégique sur l'arc méditerranéen reliant l'Espagne et l'Italie, ses bassins urbains à forte croissance démographique, son attractivité touristique et culturelle, son rayonnement européen et ses pôles de recherche universitaire reconnus, en font une région attractive, à fort potentiel de développement.

→ CE PROJET DOIT RÉPONDRE AUX ENJEUX SOCIAUX, ÉCONOMIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX DE DEMAIN

La demande croissante de transport est l'un des enjeux majeurs de développement du territoire pour les 100 ans à venir. C'est bien pour accompagner ce développement constant et faire face aux défis sociaux, économiques et environnementaux de demain, que le projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan est un véritable projet d'avenir pour les hommes et pour les territoires.



Comment financer un projet tel que la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan ?

La mise en œuvre d'un projet structurant nécessite le financement conjugué de différents partenaires : le maître d'ouvrage (RFF), l'Europe, l'État, les collectivités territoriales et éventuellement des acteurs privés, sous certaines conditions.]



→ LE MAÎTRE D'OUVRAGE : RFF

RFF, le maître d'ouvrage, apporte une part de financement et doit être couvert par ses recettes futures. Celles-ci sont constituées par les péages demandés par RFF aux transporteurs pour l'utilisation de la ligne par leurs trains, à l'image des péages autoroutiers acquittés par les automobilistes et transporteurs routiers.

→ L'EUROPE

L'Union européenne subventionne des projets dans le cadre des politiques spécifiques, comme le développement des grands réseaux européens de transport (RTE-T) et particulièrement pour les projets à caractère transnational. Le projet ferroviaire entre Montpellier et Perpignan est éligible à ces subventions européennes comme faisant partie des 30 axes prioritaires du RTE-T (axe n°3 nommé « axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe) et est intégré dans le « corridor D¹ ».

→ L'ÉTAT ET LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

L'État et les collectivités territoriales (Régions, Départements, Agglomérations...) apportent des subventions qui reflètent la rentabilité socio-économique du projet pour la collectivité dans son ensemble, ainsi que les retombées attendues pour un territoire tant en termes de développement économique que d'accessibilité.

→ LES ACTEURS PRIVÉS

Des acteurs privés peuvent être intéressés par des investissements sur les opérations ferroviaires. Ils peuvent désormais y contribuer dans le cadre des partenariats public/privé (PPP), comme cela est le cas sur le contournement de Nîmes et de Montpellier.

Pour le projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, **deux stratégies de financement sont possibles :**
le financement « classique »
ou le partenariat public/privé.]

Les projets de création de ligne ferroviaire nouvelle nécessitent un montant élevé d'investissement. L'équilibre financier du projet ne peut donc être obtenu que sur une très longue période, qui peut être supérieure à 50 ans, et en mobilisant des apports publics significatifs. Le financement du projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan s'inscrit dans un schéma de ce type, sachant que deux stratégies de financement peuvent être recherchées : le **financement « classique »**, qui repose exclusivement sur des fonds publics, et le **financement sous le régime du partenariat public/privé**, qui voit les fonds publics complétés par des fonds privés.

1 - Corridor D : axe ferroviaire destiné aux circulations fret reliant Valence à Budapest, qualifié d'intérêt européen en 2006. Il est aujourd'hui géré par un groupement européen d'intérêt économique (GIEE), qui regroupe les acteurs du ferroviaire concernés par le projet. Sa concrétisation est prévue à l'horizon 2016.

« Toutefois, les différentes modalités de financement envisagées pour le montage financier de ce projet peuvent être complémentaires, en fonction de l'implication financière possible de chacun des partenaires du projet. »

→ Les financements « classiques »

Les cas de financement « classique » mis en œuvre récemment sont ceux de la première phase de la LGV Est européenne et de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône. Dans ces projets, le financement repose exclusivement sur des fonds publics associant l'État, les collectivités territoriales, les pays voisins intéressés, l'Union européenne, RFF et la SNCF.

→ L'EXEMPLE DE LA LGV EST EUROPÉENNE

La LGV Est européenne, projet de 3,125 milliards d'euros - hors matériels roulants financés par la SNCF - (aux conditions économiques de 1997), est la première LGV cofinancée par des collectivités territoriales. En outre, elle a fait l'objet de financements inter-nationaux, parce qu'elle est inscrite dans la liste des grands projets européens (et donc bénéficiant des fonds communautaires), et parce qu'elle améliore les relations ferroviaires internationales du Grand Duché du Luxembourg.



→ Les partenariats public/privé (ppp)

D'autres modalités, pour la réalisation des projets, peuvent être recherchées dans le cadre des partenariats public/privé, qu'il s'agisse du contrat de partenariat ou de la concession. À ce stade d'avancement du projet, il n'est pas possible de définir quel sera le montage financier du projet. Sans préjuger des choix qui seront faits lors des phases ultérieures, il convient de noter que le projet entre Montpellier et Perpignan est encadré par deux projets qui ne font pas appel exclusivement à la maîtrise d'ouvrage publique.

- **La section internationale Perpignan-Figueras** est réalisée sous le régime de la concession. Le concessionnaire retenu est TP Ferro, un groupement d'entreprises franco-espagnol. Sur un budget total d'un milliard d'euros, le projet bénéficie d'une subvention publique de 540 millions d'euros, dont 14 % d'aides européennes. Il se rémunère en percevant directement les péages des trains circulant sur la section internationale pendant 50 ans.
- **Le contournement de Nîmes et de Montpellier** sera réalisé dans le cadre d'un contrat de partenariat. Le partenaire privé finance une partie du coût d'investissement initial et les travaux d'entretien. Il est rémunéré par RFF à travers un « loyer » qui lui est versé durant toute la durée du contrat. Réseau Ferré de France perçoit les péages des transporteurs qui utilisent la ligne. RFF a publié l'avis d'appel à candidature correspondant en septembre 2008.





J'ai d'autres interrogations, qui peut me répondre ?

[Suite à la décision du conseil d'administration
de Réseau Ferré de France, le 26 novembre 2009,
qui a décidé la poursuite des études,

**RFF a créé, le 1^{er} janvier 2010,
la mission Ligne nouvelle Montpellier-**

Perpignan : sous la responsabilité
du Directeur Régional, Christian Petit,
l'équipe de la mission Ligne
nouvelle Montpellier-
Perpignan est à
votre disposition.

Elle se compose de :]



Edouard Parant,
chef de mission



Isabelle Girodet,
assistante

[Avec, en appui,
**les équipes de la
Direction Régionale**
et notamment :]



Bruno Beauchet,
chargé des études économiques



Jean-François Ruiz,
responsable de l'environnement



Anne-Lise Gibbe,
chargée de concertation



Valérie Durand,
responsable de la communication



Bruno Péan,
gestionnaire administratif et financier



Patrick Linsale,
responsable action foncière



PLUS D'INFOS :

www.lalignenouvelle.com

Réseau Ferré de France

Direction régionale Languedoc-Roussillon

185, rue Léon Blum - BP 9252 - 34043 Montpellier cedex 1

www.rff.fr

