

Les partenaires de la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan



La zone de passage de 1000 mètres et les sites potentiels de gares nouvelles



Point d'avancement du projet LNMP suite au Comité de Pilotage du 8 octobre 2012

► La position unanime du comité de pilotage

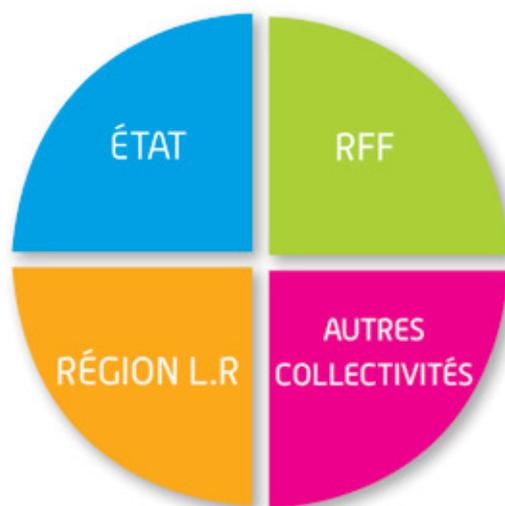
Le comité de pilotage de la Ligne nouvelle Montpellier Perpignan, composé de l'ensemble des collectivités partenaires et co-présidé par MM Thierry Lataste, Préfet de la Région Languedoc-Roussillon et Christian Bourquin, Président de la Région Languedoc-Roussillon, a convenu le 8 octobre 2012 de soumettre au Ministre des transports les propositions suivantes.

- **Poursuivre la mixité fret voyageurs** réalisée sur le contournement de Nîmes et Montpellier, le plus loin possible entre Montpellier et Perpignan. Pour faire face au risque de submersion lié au changement climatique de la ligne actuelle, il est envisagé à long terme son déplacement le long de l'autoroute A9, si les dispositifs de protection ne suffisaient plus.
- **Planter deux gares nouvelles** dans les agglomérations de Narbonne et Béziers,
- **Étudier la possibilité d'implantation à terme**, d'une gare nouvelle dans le secteur de Perpignan,
- **Créer une ligne nouvelle mixte fret voyageurs, dans la plaine du Roussillon** et un barreau de raccordement mixte, au nord de Perpignan vers la ligne actuelle.

Suite à ce comité de pilotage, une consultation formelle des acteurs devra être lancée. Le Préfet de Région transmettra au Ministre chargé des transports, Monsieur Frédéric Cuvillier, le fruit de cette consultation dans un rapport de synthèse. Le Ministre précisera alors les suites à donner au projet à la faveur d'une décision ministérielle.

► Les modalités de répartition du financement des études sur le projet de Ligne nouvelle Montpellier Perpignan

Un projet de ligne nouvelle est l'occasion de repenser les territoires, leurs besoins et leurs enjeux d'aménagement. C'est pourquoi Réseau Ferré de France souhaite impliquer au maximum les acteurs de la région dans le processus de conduite des études. Une convention de financement des études réunissant **l'Etat (25%), la Région Languedoc-Roussillon (25%), les 8 collectivités partenaires, le Conseil Général de l'Aude, celui des Pyrénées-Orientales, les agglomérations de Montpellier, Béziers, Narbonne, Carcassonne et Perpignan et la communauté d'agglomération Hérault Méditerranée (25% à part égales) et RFF (25%)**. Le financement des études menant à l'enquête publique fait l'objet d'une démarche partenariale : les co-financeurs confirment ainsi leur volonté d'avancer ensemble sur le projet.



Répartition du financement
des études



► Les grandes étapes du projet



► Où pourra-t-on prendre le train ?

La réflexion sur l'implantation des gares nouvelles s'inscrit dans une démarche globale sur l'aménagement du territoire, en partenariat avec les co-financeurs et les communes concernées porteuses de projets urbains. Deux secteurs à Béziers-Est et à Narbonne-Ouest devraient accueillir des gares nouvelles.

► Les sites potentiels

Chaque secteur comporte deux sites potentiels :

● 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.

● 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 de la grande vitesse.



L'enjeu européen



Les bénéfices de la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan pour les hommes et les 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 répond aux objectifs du Grenelle de l'Environnement en Languedoc-Roussillon*.



Un enjeu européen

Le projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, parce qu'il a une forte 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.



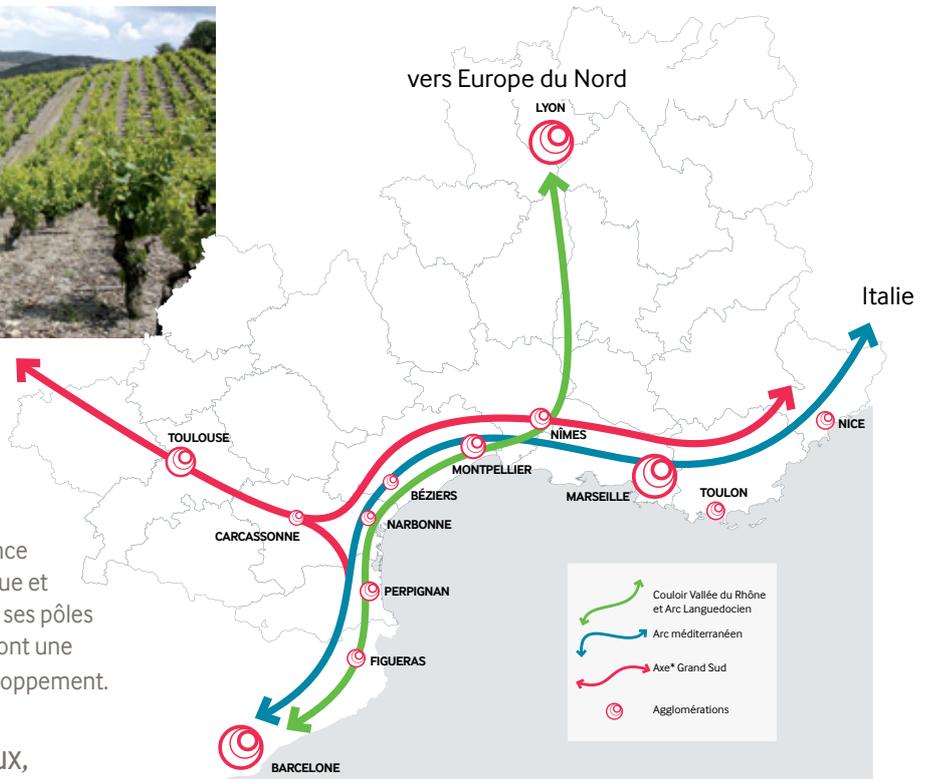
*Les objectifs du Grenelle de l'Environnement en Languedoc-Roussillon :

- ▶ rendre plus durables la croissance et l'accueil des nouveaux arrivants ;
- ▶ alléger les besoins en énergies, en eau et en matières premières ;
- ▶ garantir la qualité des territoires et maîtriser les conséquences des risques.





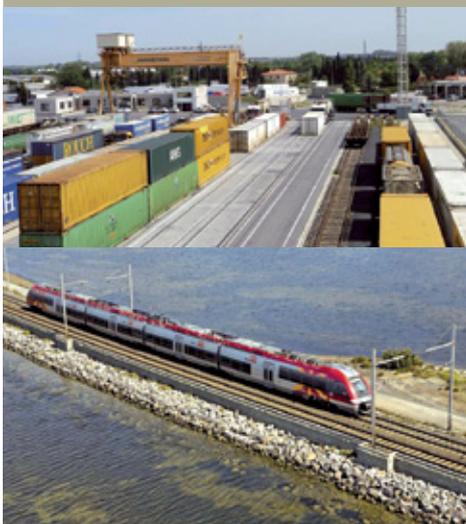
Le dynamisme du Languedoc-Roussillon est une réalité. Son positionnement stratégique sur l'arc méditerranéen reliant l'Espagne et l'Italie, ses bassins urbains à forte croissance démographique, son attractivité touristique et culturelle, son rayonnement européen et ses pôles de recherche universitaire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



Répondre aux défis sociaux, économiques et environnementaux

La demande croissante de mobilité est l'un des enjeux majeurs de développement du territoire pour les 25 ans à venir. C'est bien pour accompagner, dans la durée, 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.

5 très bonnes raisons de réaliser une ligne nouvelle en Languedoc-Roussillon



- ▶ Parce que le développement du réseau ferroviaire est le support d'une **mobilité soutenable, respectueuse de l'environnement**.
- ▶ Parce que le projet développe l'offre ferroviaire régionale et **renforce le maillage du territoire**.
- ▶ Parce que de **meilleurs services** seront proposés, notamment en terme de fréquences des trains régionaux et des TGV.
- ▶ Parce qu'il **favorise** le développement de l'activité économique et touristique et donc **l'emploi local**.
- ▶ 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.



Les études préalables à l'enquête publique



LES ÉTUDES QUI MÈNENT À L'ENQUÊTE PUBLIQUE SONT DIVISÉES EN DEUX ÉTAPES, toutes deux entérinées par une décision ministérielle.

LA PREMIÈRE ÉTAPE visait à choisir un fuseau de 1 000 mètres.

LA SECONDE ÉTAPE a 4 objectifs :

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

Avec la définition de la 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.



Des expertises multiples

Les études sont confiées à différents bureaux d'études techniques, experts dans des domaines déterminés : 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 pilotés par RFF

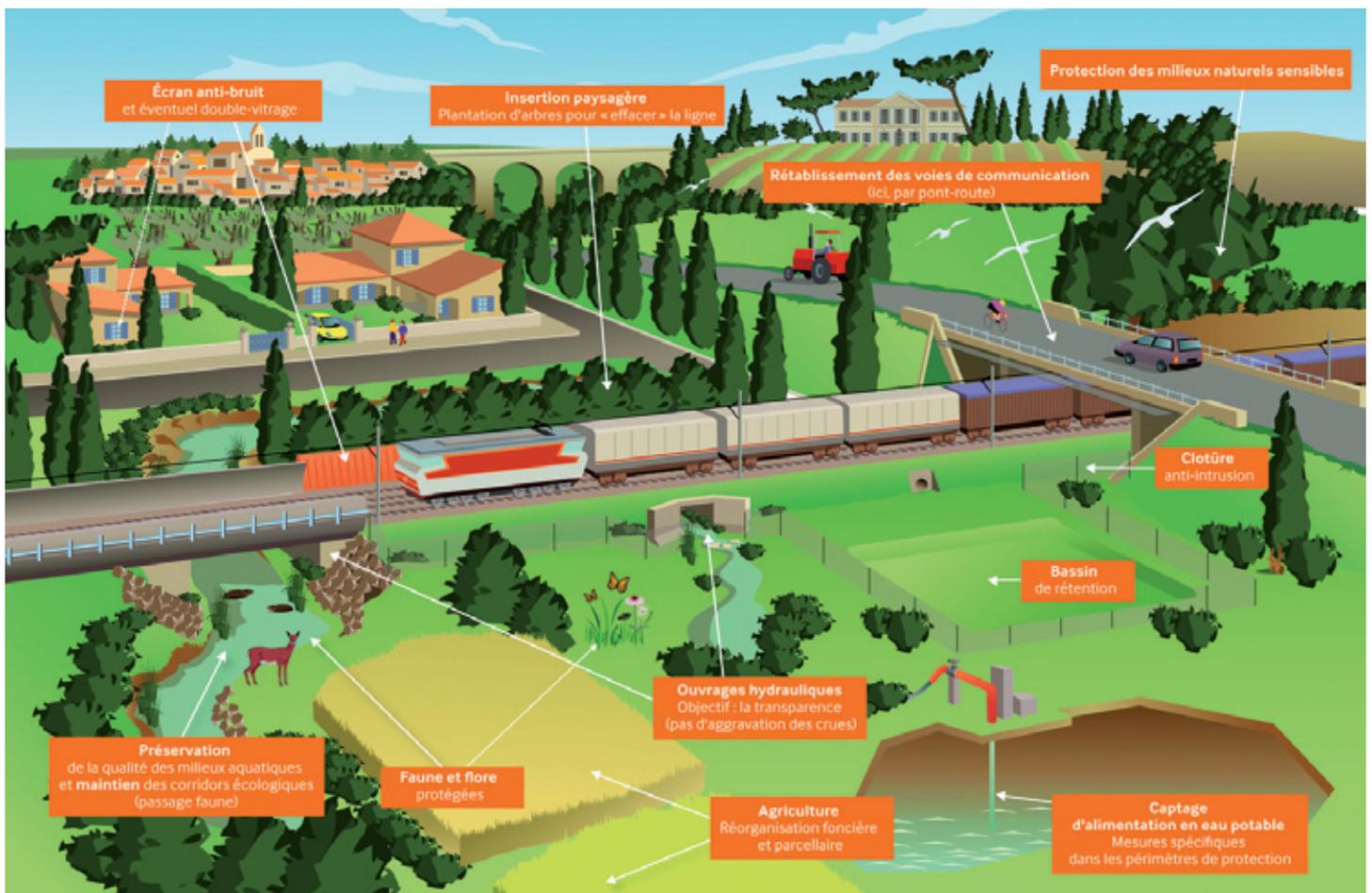
- ▶ SETEC INTERNATIONAL/STRATEC : études de trafics et socio-économiques, schéma directeur architectural et paysager
- ▶ NESTEAR/EGIS Mobilité : études de trafics fret
- ▶ TRANSAE/A7 CONSEIL : AMO études trafic et socio-économiques
- ▶ RAIL CONCEPT : études de capacité et d'exploitation
- ▶ FIT Conseil : reconnaissances topographiques, relevés bâtis 3D
- ▶ INEXIA : étude de définition du tracé (technico-environnementale)
- ▶ ÉCOSPHÈRES, BIOTOPE, EGIS Structures et Environnement : expertises écologiques
- ▶ GINGER - CEBTP, Hydro géotechnique-Groupement Fondasol/ERG, SE/COLAS : Géotechnique et hydrauliques
- ▶ ONF : Etudes Sylvicoles et risques incendie
- ▶ Chambre d'Agriculture de l'Hérault, de l'Aude et Pyrénées Orientales et FDSEA : convention de partenariat
- ▶ GE INFRA : Bâtimétrie
- ▶ GINGER-AQUAFORAGE-AQUIFORE -BRGP : Etude Hydro géologique
- ▶ ANTEA, BRLi, EGIS Eau, ISL Ingénierie : études hydrauliques
- ▶ SYSTRA, SI-LEX : assistance à maîtrise d'ouvrage générale, pilotage des études
- ▶ VERITAS-SETEC : études risques SEVESO et éoliens
- ▶ SNCF Gares & Connexions : études gares Béziers et Narbonne
- ▶ D2S International : études vibratoires.



Au centre des études : l'environnement

Les thèmes abordés durant ces études sont, en grande partie, environnementaux. Il sera étudié l'environnement physique, la ressource en eau, l'hydraulique, les cavités, le contexte climatique, les questions de biodiversité, la géologie... mais aussi l'environnement humain, la bâti, le foncier, les projets de collectivités, le patrimoine culturel. L'enjeu est d'arriver à faire une synthèse optimale de tous ces points afin de choisir le meilleur tracé. Un bilan environnemental et énergétique devra être présenté.

Les études qui mèneront à l'enquête d'utilité publique seront divisées en deux étapes, toutes deux entérinées par une décision ministérielle.



La démarche de concertation et son dispositif



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE S'EST ENGAGÉ DANS UNE POLITIQUE NATIONALE DE CONCERTATION POUR LES PROJETS FERROVIAIRES AVEC LES ACTEURS DU TERRITOIRE, FONDÉE SUR L'ÉCOUTE ET LE DIALOGUE. CE PRINCIPE DE CONCERTATION VOLONTAIRE ET CONTINUE, D'ASSOCIATION DU PUBLIC ET DES ACTEURS, S'APPLIQUE NATURELLEMENT AU PROJET DE LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN.

“ Vision croisées - Chaque acteur est sollicité à son niveau

- ▶ Les élus nous font bénéficier de 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, syndicats mixtes et organismes qualifiés apportent une contribution en matière d'environnement, et attirent la vigilance de Réseau Ferré de France sur les secteurs sensibles.
 - ▶ Les acteurs socio-économiques interviennent également dans la définition du projet, en particulier sur le volet logistique et transport et notamment sur l'enjeu hydraulique et biodiversité.
- ▶ Les services de l'État apportent leur cadrage méthodologique et leur veille réglementaire dans le suivi du projet.
- Ainsi, la concertation alimente en continu les études et éclaire les décisions prises par les partenaires co-financeurs. La concertation s'organise en différentes instances. Chacune joue un rôle clé, précis et intervient pour l'avancement progressif du projet.



[La gouvernance

- ▶ Le COTECH, Comité technique, réunit les services techniques des partenaires co-financeurs, les services de l'État, les services de Réseau Ferré de France, compétents pour analyser les propositions soumises à la décision.
- ▶ Le COPIL, Comité de Pilotage, est placé sous la co-présidence du Préfet de la région Languedoc-Roussillon et du Président de la Région. Il rassemble les partenaires co-financeurs. C'est à lui que revient de proposer le choix de la Zone de Passage Préférentielle (ZPP) en fin d'étape 1 ; étape entérinée par une décision ministérielle.

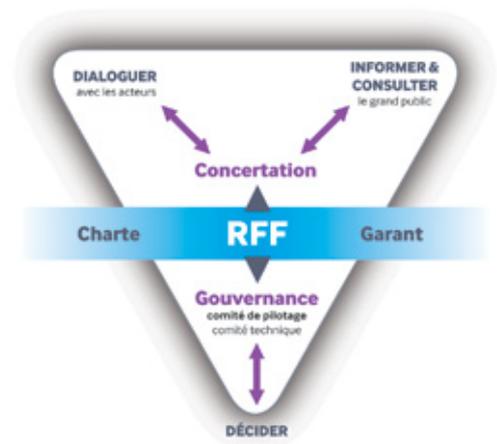
[La concertation

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 maires, conseillers généraux et parlementaires 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, de dialogue et de consultation, par exemple lors de réunions publiques. Des moyens de communication interactifs, au travers d'espaces collaboratifs, sont mis à sa disposition pour assurer la permanence du lien. Au-delà d'un programme d'expositions itinérantes, de supports pédagogiques d'information, de relations avec la presse, le site Internet www.lalignenouvelle.com tient pour tous le rôle majeur de plateforme commune d'information et de collaboration.



BILAN DES RENCONTRES DE LA CONCERTATION

Depuis le début des études préalables à l'enquête publique, RFF mène une concertation au quotidien, en quelques chiffres :

- 3 Comités partenariaux d'information
- 21 commissions consultatives
- 27 ateliers thématiques
- 12 réunions publiques / + de 7000 personnes
- Plus de 300 réunions bilatérales



Réseau Ferré de France aujourd'hui



Créé en 1997, Réseau Ferré de France exploite, modernise et développe un réseau de 30 000 km, dont 2 000 km de lignes à grande vitesse.

Présent partout sur le territoire avec ses 12 Directions régionales, il ouvre et simplifie l'accès au réseau au quotidien, à l'écoute de tous les acteurs du transport de fret et de voyageurs. Il conduit ses projets de manière éco-responsable, contribuant à faire du rail le mode de transport le plus respectueux des territoires et de l'environnement.

- Réseau Ferré de France, propriétaire et gestionnaire du réseau ferroviaire français :**
- assure le développement du réseau notamment par la création de lignes nouvelles à grande vitesse (LGV)
 - veille à la répartition de la capacité ferroviaire
 - définit les objectifs et les principes en matière de gestion du trafic et des circulations sur le réseau.

- SNCF, entreprise ferroviaire :**
- offre ses services de transporteur aux voyageurs (Téoz, TGV®...).

- La Région, en tant qu'autorité organisatrice des transports**
- définit et finance le service de transport régional de voyageurs (TER) : choix des dessertes, achat du matériel roulant et tarification.

- La SNCF (ter) :**
- assure pour le compte de l'autorité organisatrice, l'exploitation quotidienne du service ter.
 - gère la maintenance du matériel.

- Le Fret**
- Le fret ferroviaire est ouvert à la concurrence. Avec la SNCF, sept autres transporteurs circulent sur le réseau français : Veolia-Cargo, Europorte 2, B-Cargo, VFLI, CFL Cargo, Colas Rail et Euro cargo Rail.

- SNCF, déléguée aux infrastructures par RFF :**
- gère et entretient les installations du réseau



Chiffres clés

30 000 km
de lignes ouvertes
à la circulation commerciale

2 millions de sillons/km
réservés par jour

4,9 milliards d'euros
de chiffre d'affaires (en 2010)

197 millions d'euros
de résultat net (en 2010)

En Languedoc-Roussillon, RFF, c'est :

1466 km
de lignes ferroviaires

798 km
de lignes électrifiées

1204 km
de lignes ouvertes au trafic

676
passages à niveau



Contacts presse

Contact presse Réseau Ferré de France
Direction régionale Languedoc-Roussillon
Valérie DURAND
04 99 52 21 84
valerie.durand@rff.fr

