

## Dossier de presse

Décision Ministérielle sur la zone de passage  
du futur tracé de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

2 décembre 2011



ma ligne d'avenir...

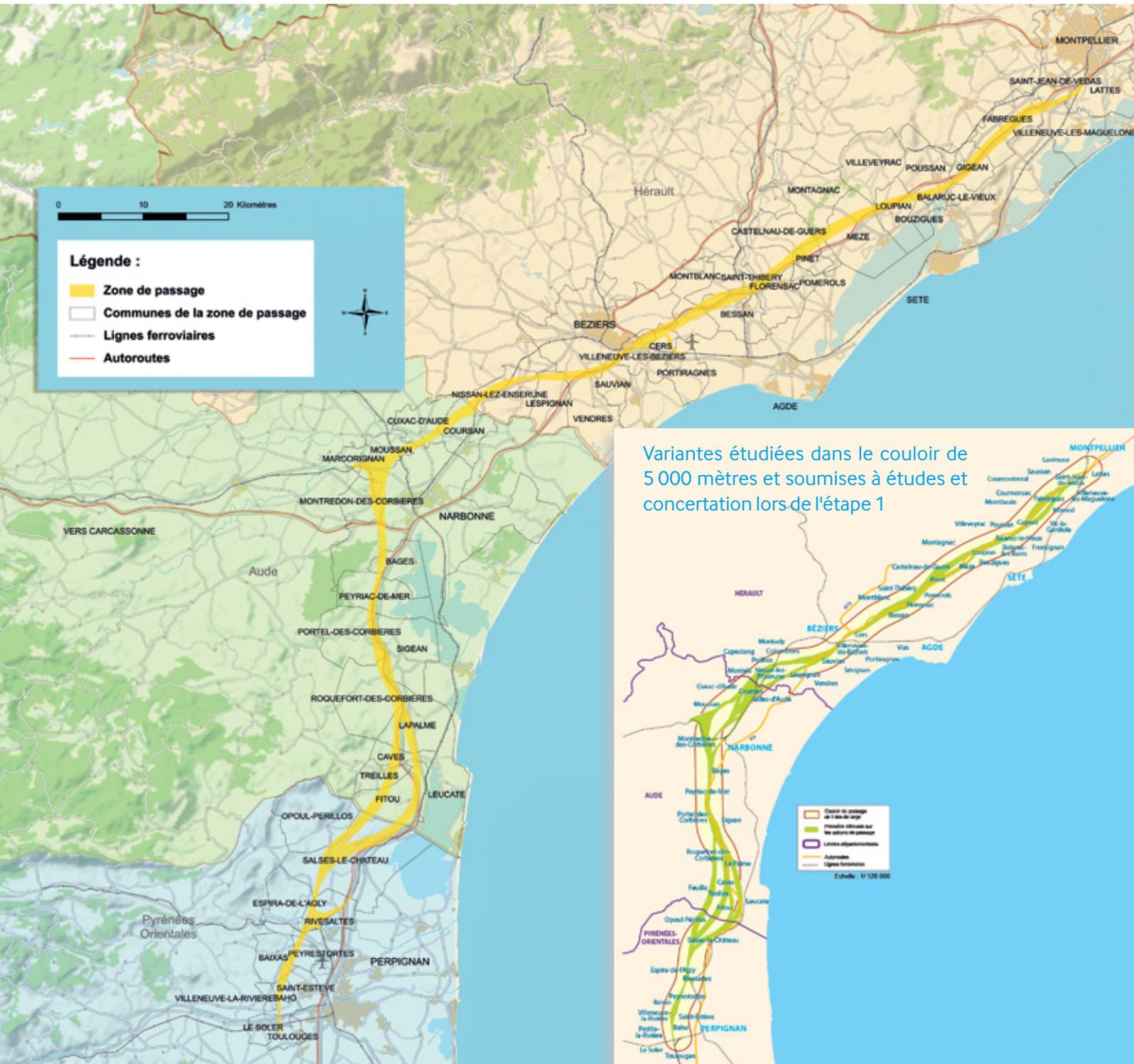


RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

## Les partenaires de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan



## La zone de passage de 1000 mètres



Variantes étudiées dans le couloir de 5 000 mètres et soumises à études et concertation lors de l'étape 1

## Les enjeux de la décision ministérielle

LA DÉCISION MINISTÉRIELLE SIGNÉE PAR NATHALIE KOSCIUSCO-MORIZET, MINISTRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT, ET THIERRY MARIANI, MINISTRE CHARGÉ DES TRANSPORTS, MARQUE UNE ÉTAPE IMPORTANTE DES ÉTUDES DU PROJET DE LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN.

► **En définissant une zone de passage préférentielle d'une largeur variant de 500 à 1 500 mètres selon les secteurs, la décision réduit le champ des possibles pour dessiner le tracé qui sera soumis à l'enquête publique (100 à 120 mètres de large sur tout le linéaire). Elle inclut deux types d'enjeux.**

### Des enjeux géographiques

#### • de Toulouges à Salses le Château

La section « plaine du Roussillon » est retenue, limitant ainsi les impacts sur le milieu humain et évitant notamment une zone de captage en eau potable. RFF portera une attention particulière aux franchissements des zones inondables de la Têt et de l'Agly.

#### • de Salses le Château à Peyriac de Mer

Deux options sont possibles. L'option « médiane » si la ligne est exclusivement voyageurs sur cette section. L'option de passage « littoral » sera la plus favorable, pour des raisons de contraintes techniques et de coût, si la mixité est la solution fonctionnelle retenue. Les impacts sur l'activité humaine, le réseau hydrographique et les secteurs d'enjeux écologiques seront étudiés en profondeur par RFF.

#### • de Peyriac de Mer à Vendres

L'option de passage « Ouest » est la plus favorable au regard des enjeux humain et économique, du milieu physique et naturel. Une insertion exemplaire est demandée dans le cours inférieur de l'Aude, classé Natura 2000 et zone inondable (très étendue). Le Canal de la Roubine est, quant à lui, classé à l'Unesco.

#### • de Vendres à Loupian

L'option « Nord » est la moins pénalisante en matière d'impact sur les zones d'activités existantes. RFF portera une attention particulière aux questions de franchissement des vallées de l'Orb, du Libron et de l'Hérault, ainsi qu'à celui du Canal du Midi, classé à l'Unesco.

#### • de Loupian à Montpellier

Au terme de l'analyse multicritères, le passage préférentiel se porte sur la zone dite « plaine de Fabrègues », qui présente un moindre impact sur les milieux physique et naturel. Une analyse fine des traversées des vallées de la Vène, de la Mosson et des zones inondables associées, du site Natura 2000, de la plaine de Fabrègues et de la Gardiole, doit conduire à une insertion exemplaire de la ligne. RFF s'attachera à soigner l'insertion du projet dans ces secteurs.



## Des enjeux fonctionnels : les caractéristiques de la ligne

► **Les caractéristiques de la ligne vont être définies en étape 2. Réseau Ferré de France doit maintenant affiner les études de fonctionnalités de la ligne : mixité fret/voyageurs, dessertes et raccordements. Suite aux études de trafics et à la concertation avec les partenaires, la mixité de la ligne et les gares feront l'objet d'une présentation à l'automne 2012, en vue d'une décision ministérielle.**

- **La mixité**

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 fret sur les sections les plus circulées. Il faut préciser quelles seront ces sections et l'évolutivité de l'infrastructure, en fonction des besoins futurs et des montants d'investissements.

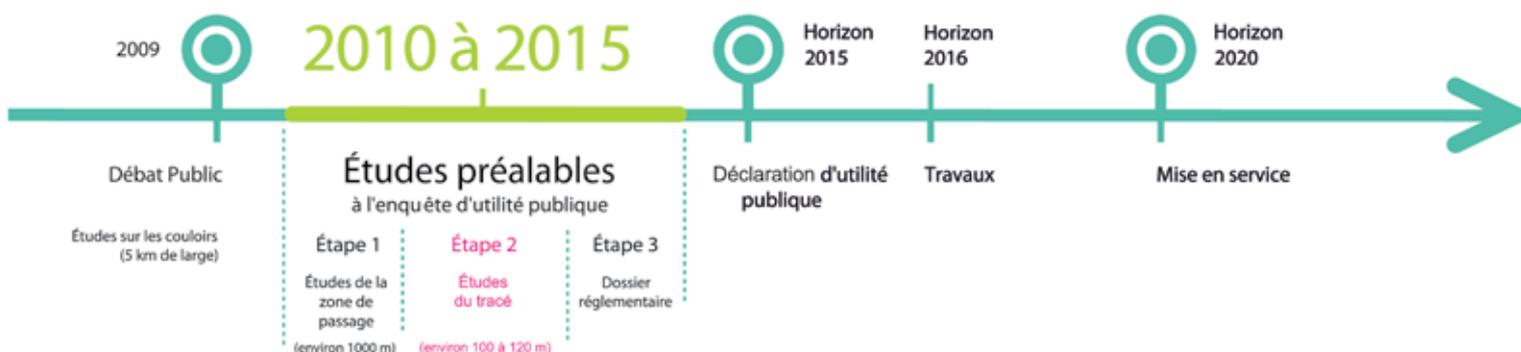
- **La desserte des agglomérations situées sur l'itinéraire, Béziers, Narbonne, Perpignan.**

Pour chacune des agglomérations de Béziers et de Narbonne, les études devront permettre d'évaluer les différentes options gares centres / gares nouvelles : économie globale, montants des investissements, aménagements connexes, perspectives de fréquentation... Pour la desserte de Perpignan, la gare centre est privilégiée. Une gare nouvelle sur le secteur de Rivesaltes sera étudiée pour le plus long terme.

- **Les raccordements à la ligne existante**

Plusieurs raccordements avec la ligne actuelle et la ligne Toulouse-Narbonne ont été étudiés dans le cadre de la première étape des études. La pertinence de ces raccordements dépendra des décisions prises sur la mixité et sur les dessertes. On précisera donc leur coût, les trafics envisagés et l'opportunité de leur horizon de mise en service.

## Les grandes étapes du projet



## 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.



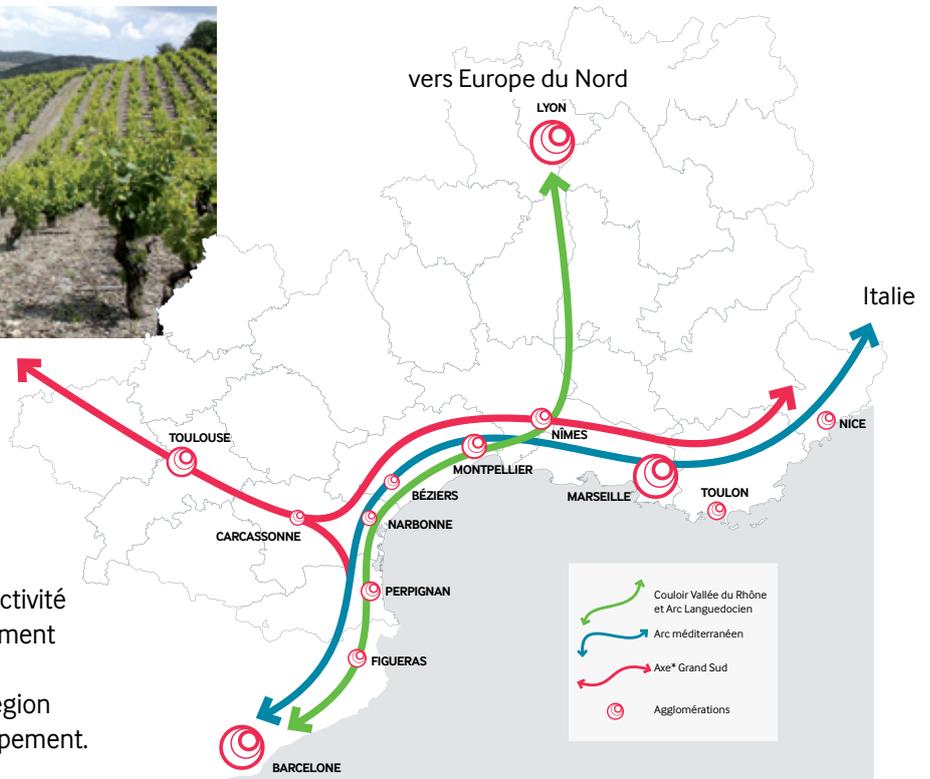
\*Les objectifs du Grenelle de l'Environnement en Languedoc-Roussillon :

- ▶ 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.





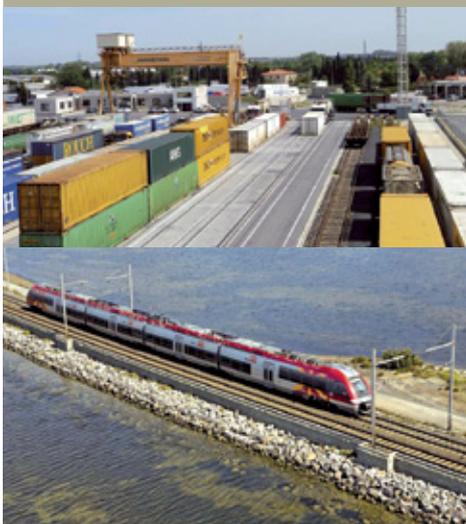
Le dynamisme du Languedoc-Roussillon est une réalité. Son positionnement stratégique sur l'arc méditerranéen reliant l'Espagne et l'Italie, ses bassins urbains à forte croissance démographique, son attractivité touristique et culturelle, son rayonnement européen et ses pôles de recherche universitaire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

### Pourquoi 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 TER 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 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,
- ▶ la politique de desserte régionale,
- ▶ les sections aptes à la mixité voyageurs/fret.



## 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

- ▶ SETEC INTERNATIONAL/STRATEC : études de trafics voyageurs
- ▶ SETEC INTERNATIONAL/STRATEC : études socio-économiques
- ▶ SETEC Organisation : concertation études trafic et socio-économiques
- ▶ 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
- ▶ INEXIA : étude de définition du tracé (technico-environnementale)
- ▶ ÉCOSPHÈRES, BIOTOPE, EGIS Structures et Environnement : expertises écologiques
- ▶ SYSTRA : assistance à maîtrise d'ouvrage générale

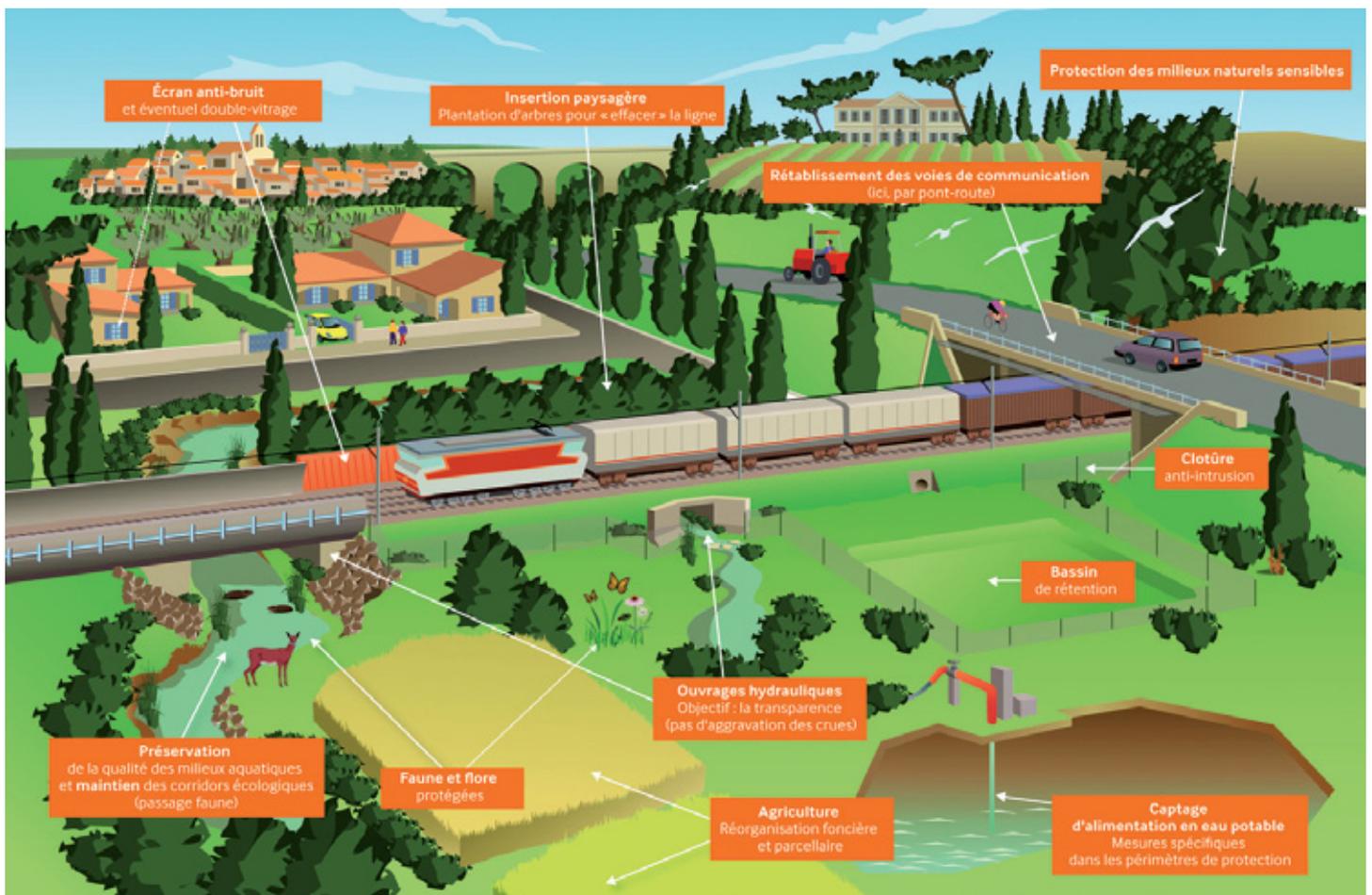
L'ensemble des études est piloté par Réseau Ferré de France en sa qualité de maître d'ouvrage.



## 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-financiers. 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.

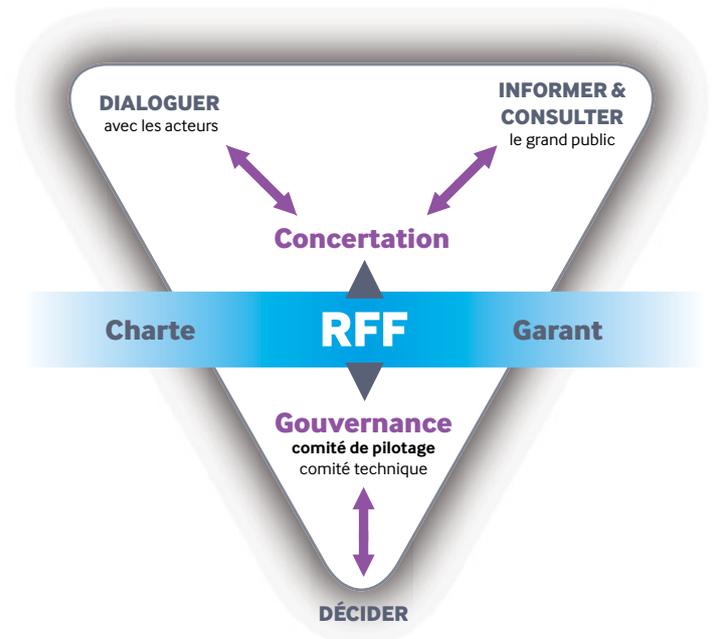
## La concertation

### 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](http://www.lalignenouvelle.com) tient pour tous le rôle majeur de plateforme commune d'information et de collaboration.



## Agenda

### En étape 1

- ▶ 140 réunions bilatérales (élus, syndicats, associations)
- ▶ 13 commissions consultatives (recueil avis des élus)
- ▶ 7 ateliers (environnement, agriculture, hydraulique...)
- ▶ 6 réunions publiques (2 000 personnes)
- ▶ 1 site internet (diffusion de l'information)
- ▶ 60 expositions (mairies, centres commerciaux...)
- ▶ 2 Comités partenariaux d'information

### En étape 2, depuis juillet 2011, 8 ateliers

- ▶ «Environnement» n°3
- ▶ «Territoire et mobilité»
- ▶ «Transport de marchandises» n°2
- ▶ «Agriculture, viticulture, foncier» n°3
- ▶ «Desserte du territoire» en 4 volets
- ▶ 1<sup>er</sup> semestre 2012, ateliers «Environnement»/«Desserte du territoire»/Commissions consultatives



**+ de TER**



Avec la Ligne nouvelle, match interclubs tous les samedis !

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, ma ligne d'avenir...

[www.lalignenouvelle.com](http://www.lalignenouvelle.com)

ligne nouvelle Montpellier-Perpignan RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

**+ souvent**



Avec la Ligne nouvelle, tournoi de scrabble tous les week-ends !

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, ma ligne d'avenir...

[www.lalignenouvelle.com](http://www.lalignenouvelle.com)

ligne nouvelle Montpellier-Perpignan RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

**+ de FRET**



Avec la Ligne nouvelle, demain j'envoie 15000 bouteilles à Barcelone !

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, ma ligne d'avenir...

[www.lalignenouvelle.com](http://www.lalignenouvelle.com)

ligne nouvelle Montpellier-Perpignan RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

**+ de trains**



Avec la Ligne nouvelle, demain je pars chez mamie à Perpignan !

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, ma ligne d'avenir...

[www.lalignenouvelle.com](http://www.lalignenouvelle.com)

ligne nouvelle Montpellier-Perpignan RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Une question? Une précision? Exprimez-vous ! (Envoi gratuit)

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

**+ d'infos sur [www.lalignenouvelle.com](http://www.lalignenouvelle.com)**

**ECOPLI T**

M 20 g  
Valable jusqu'au 6/02/2012

Réseau Ferré de France  
Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

AUTORISATION 24227  
34439 ST JEAN DE VÉDAS CEDEX

Conception Adéquation Conseil - Olivier Guillaume Guerra - 2011

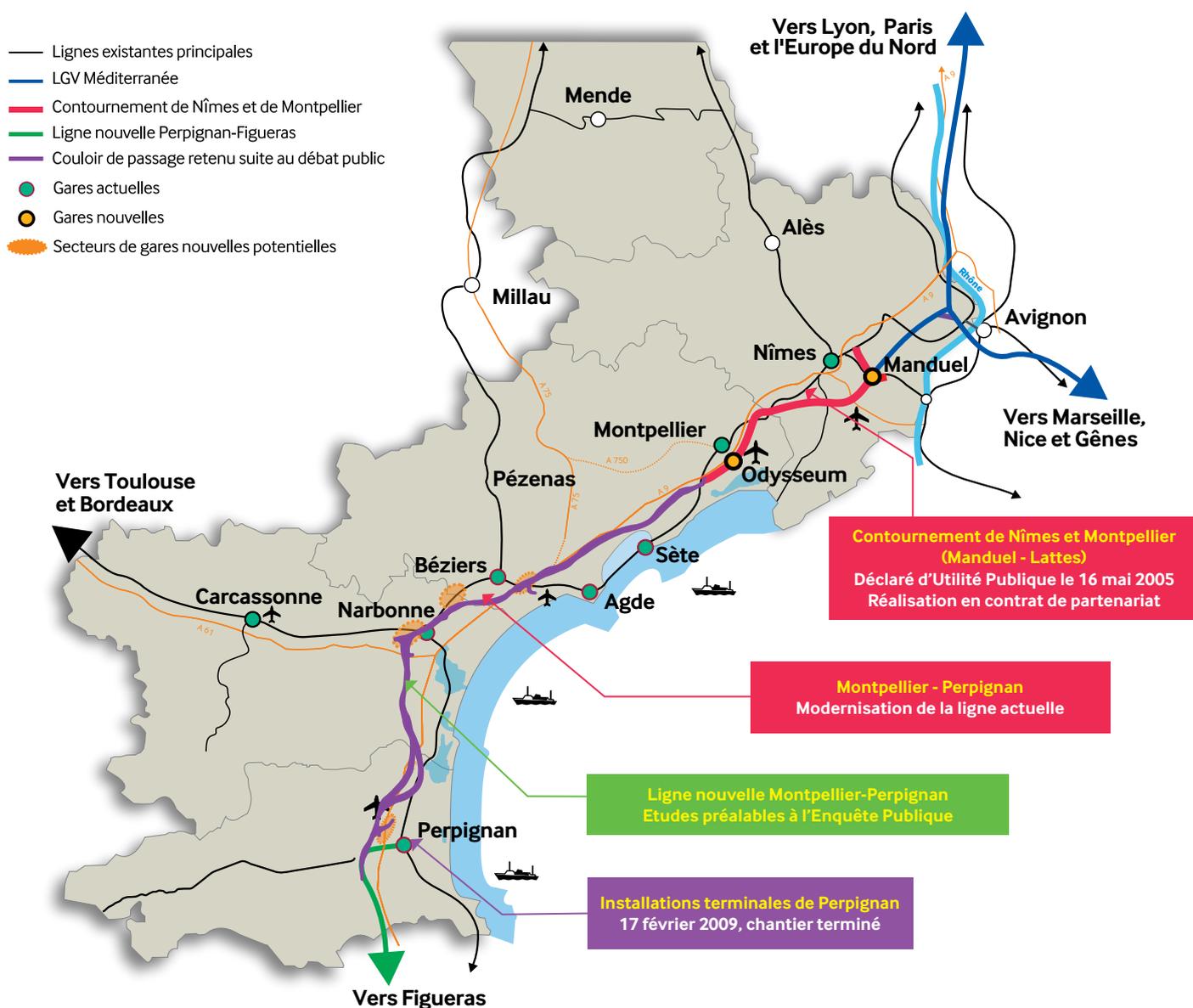


## Du Nord au Sud

Les grands projets ferroviaires en Languedoc-Roussillon



### 3 grands projets, 3 phases



**AU NORD, LE CONTOURNEMENT DE NÎMES ET MONTPELLIER** est la première phase de réalisation de la ligne à grande vitesse mixte fret et voyageurs entre Nîmes et Perpignan ; ce projet s'inscrit dans



le prolongement de la ligne à grande vitesse Méditerranée. D'une longueur de 80 km, ce projet comprend une section de ligne à grande vitesse entre Manduel (à l'est de Nîmes) et Lattes (à l'ouest de Montpellier) et des liaisons avec la ligne existante. Déclarée d'utilité publique en 2006, le 2 décembre 2009, l'État, Réseau Ferré de France, la Région Languedoc-Roussillon, le Département du Gard, Montpellier-Agglomération et Nîmes Métropole ont signé ensemble l'accord de financement en vue de la réalisation de la ligne nouvelle entre Nîmes et Montpellier et de la modernisation de la ligne actuelle entre Montpellier et Perpignan. Ces opérations sont estimées à 1,62 M€ d'euros (valeur 2007).

### AU CENTRE, LA LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN.

La Commission Nationale du débat public a organisé en 2009 un débat public pour juger de l'opportunité de conduire un projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan. Dans le 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.

Les études préalables à l'Enquête d'utilité publique ont donc été lancées dans cette perspective. L'équipe de la mission Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan travaille en concertation avec le territoire afin de réaliser un projet exemplaire en matière d'intégration durable.

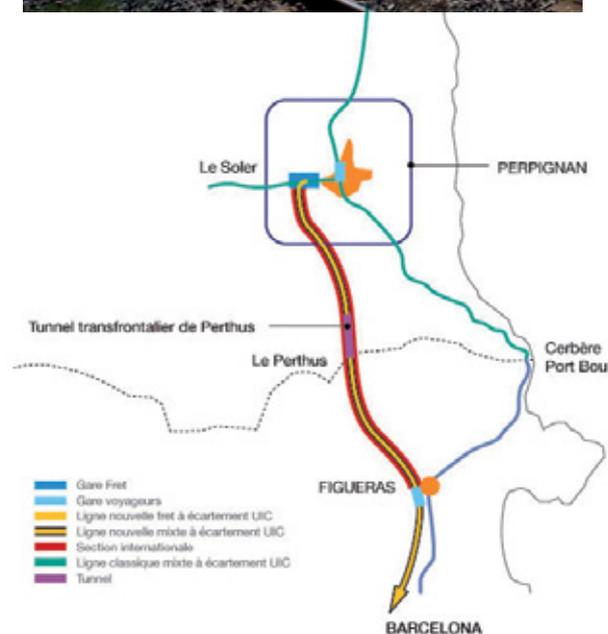


### AU SUD, LA LIGNE NOUVELLE MIXTE (VOYAGEURS ET FRET) PERPIGNAN-FIGUERAS ET LES INSTALLATIONS TERMINALES DE PERPIGNAN

ont vu circuler leur 1<sup>er</sup> train de voyageurs depuis le 19 décembre 2010. Cette ligne nouvelle doit permettre de diminuer de manière sensible les temps de parcours internationaux. Ainsi le relief des Pyrénées et la différence d'écartement des voies entre la péninsule ibérique et la France s'effacent aujourd'hui grâce au tunnel du Perthus.

La construction et l'exploitation de cette section de ligne internationale fait l'objet d'un contrat de concession entre les deux États français et espagnol et la société TP FERRO.

Réseau Ferré de France est maître d'ouvrage de la connexion entre la ligne nouvelle et le réseau ferroviaire français. Les installations terminales de Perpignan permettent l'arrivée de la ligne à grande vitesse au Sud de Perpignan et son raccordement jusqu'en gare de Perpignan.



## Le trait d'union ferroviaire



### Avec le Contournement de Nîmes et Montpellier, un réseau ferré plus performant en Languedoc-Roussillon

**Le Contournement de Nîmes et Montpellier est la première étape vers l'accès à la grande vitesse pour toute la région Languedoc-Roussillon et la réalisation de l'arc ferroviaire méditerranéen.**

Le Contournement de Nîmes et Montpellier permettra de développer grâce au doublet de lignes, la ligne actuelle et la ligne nouvelle, un meilleur service ferroviaire en termes

de fréquence des trains et de fiabilité des horaires. **Paris - Montpellier sera possible en moins de 3 heures.**

Les trains à grande vitesse et les trains de fret (qui favorisent l'autoroute ferroviaire) circuleront sur la ligne nouvelle laissant ainsi une plus grande capacité sur la ligne actuelle **pour accueillir 30 % de TER** et de trains Grandes Lignes en plus (y compris certains trains à grande vitesse).



## “ Avec le Contournement de Nîmes et Montpellier, un réseau ferré inscrit durablement dans le territoire

Le projet de Contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier a intégré les objectifs du Grenelle de l'environnement en région 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.

### Une région prête à recevoir de nouveaux habitants

En accompagnant le dynamisme de l'économie régionale : tourisme, emplois, notamment avec la participation des entreprises locales au prochain chantier, le Contournement de Nîmes et Montpellier est la première étape qui fera du Languedoc-Roussillon le maillon fort du transport économique européen.

**Le Contournement de Nîmes et Montpellier, c'est 5 000 emplois par an, favorisant l'insertion sociale et les emplois locaux.**

Le Contournement de Nîmes et Montpellier permettra un accroissement sensible de l'attractivité de l'offre TER dans un couloir de déplacement primordial (Nîmes/Montpellier) : 4 trains régionaux aux heures de pointe.

### 2 gares nouvelles en Languedoc-Roussillon.

Le débat public de la Ligne Montpellier-Perpignan conclut la nécessité de construire 2 gares nouvelles permettant la desserte des agglomérations de Nîmes et Montpellier. La gare nouvelle de l'agglomération nîmoise sera construite sur la commune de Manduel. Les études se sont engagées dans ce sens avec l'ensemble des partenaires.

Dès la mise en service du Contournement de Nîmes et Montpellier, une gare nouvelle permettra la desserte de l'agglomération montpelliéraine. Les espaces fonciers de cette nouvelle gare sont d'ores et déjà inscrits dans les documents d'urbanisme, et les études et la concertation nécessaires à la construction sont en cours.



Projection du secteur gare Odysseum

À Montpellier, la gare du **nouveau Pôle multimodal d'Odysseum** permettra une amélioration des connexions urbaines et interurbaines vers toute l'agglomération de Montpellier. Ce nouveau pôle urbain sera aussi porteur d'activités économiques connexes :

- ▶ **des commerces ;**
- ▶ **un quartier d'affaire autour de la gare nouvelle.**

Il s'insèrera dans le projet éco-cité de l'avenue de la mer, bâtiment HQE producteur d'énergie renouvelable.

Par sa localisation sur une ligne de tramway et au sein d'un nouveau quartier vivant, ce pôle sera la porte d'entrée Sud de la ville de Montpellier. Accessible à tous, il permettra des déplacements en mode doux, une continuité des cheminements, un aménagement des parcours paysagers, une trame verte à l'échelle des quartiers.

### Des besoins en énergies diminués

Le Contournement de Nîmes et Montpellier permettra un gain de 100 000 voyageurs par an pour le ferroviaire (trains régionaux + trains à grande vitesse).

Le train est par nature un mode de déplacement économe en énergie. Le train qui transporte plus de 10 % des voyageurs et des marchandises ne consomme que 1,7 % de l'énergie du secteur des transports. 78 % des trains sont tractés grâce à l'électricité. Cette source d'énergie émet moins de gaz à effet de serre que les dérivés d'hydrocarbures comme l'essence ou les kérosènes utilisés pour les autres moyens de transport.

Dès la première année d'exploitation, le Contournement de Nîmes et Montpellier permettra une économie globale d'environ 250 000 tonnes de CO<sub>2</sub>.

## Financement et partenaires

**Le contournement de Nîmes et Montpellier est un des quatre grands projets de Réseau Ferré de France qui doivent être réalisés sous forme de partenariat public/privé.**

L'objectif est de désigner fin 2011 ou début 2012, le titulaire du contrat de partenariat qui assurera le financement, la construction, l'entretien et la maintenance de la ligne nouvelle. Les offres finales de 2 groupements (Bouygues TP et Vinci Concessions) ont d'ores et déjà, été reçues. Réseau Ferré de France évalue actuellement ces offres afin de désigner le titulaire pressenti en début d'année 2012. L'État, la Région Languedoc-Roussillon, le Conseil général du Gard, Montpellier Agglomération, Nîmes Métropole et Réseau Ferré de France, ont défini les principes de financement depuis le 2 décembre 2009.



## Calendrier

**Mai 2005** : déclaration d'utilité publique.

**Juin 2008** : protocole d'intention de financement des collectivités territoriales.

**Contrat de partenariat public / privé :**

**Septembre 2008** : appel à candidatures.

**Janvier 2009** : sélection des candidats admis à concourir.

**Décembre 2009** : accord de financement et lancement de la consultation.

**Juillet 2010** : sélection des candidats au dialogue.

**Février 2011** : protocole d'étape.

**Automne 2011** : réception des offres finales

**2012** : signature du contrat de partenariat et début des travaux.



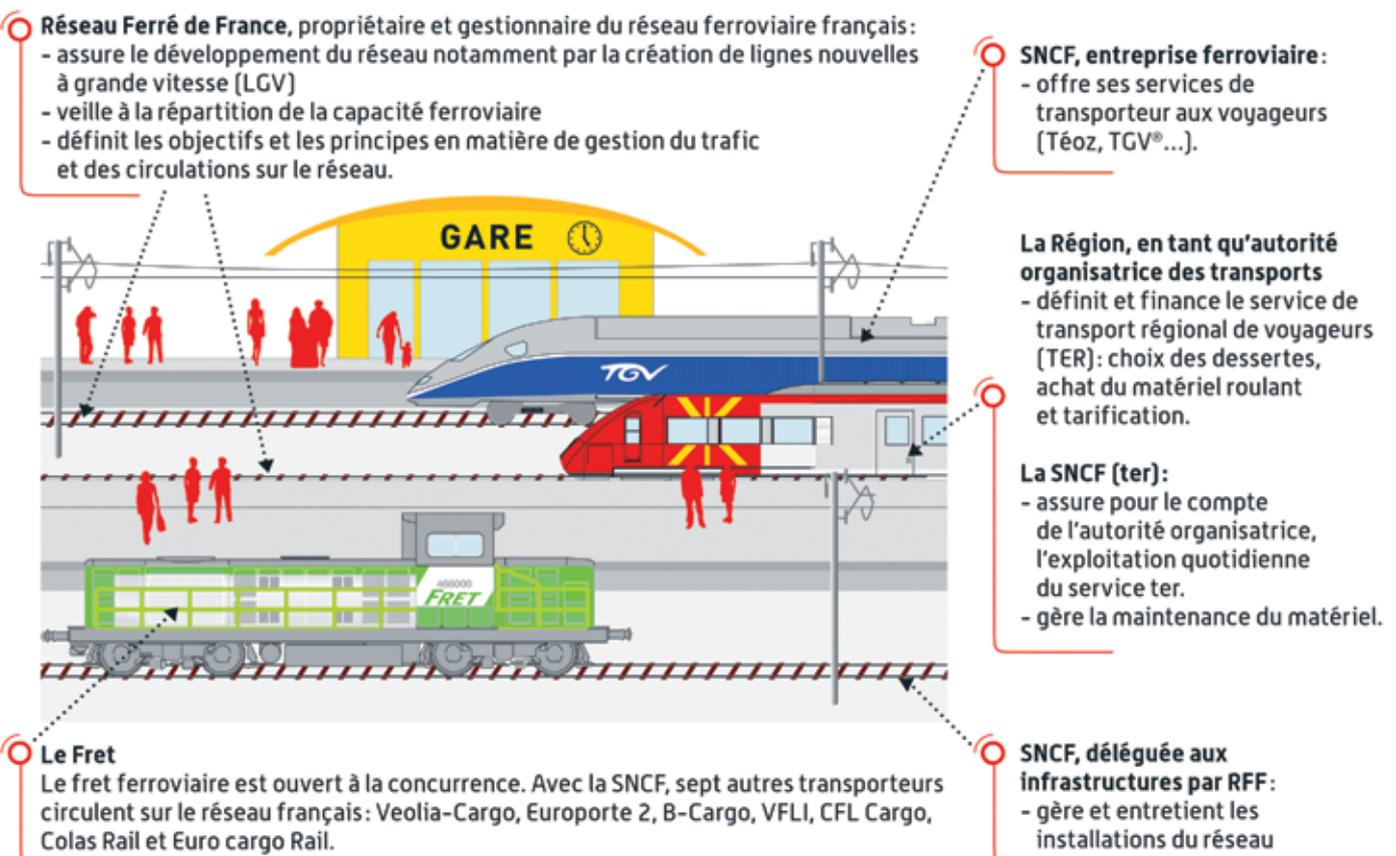
# Réseau Ferré de France aujourd'hui



## 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.

D'ici 2020, Réseau Ferré de France aura doublé la longueur des lignes à grande vitesse.



## Chiffres clés

**30 000** km  
de lignes ouvertes  
à la circulation commerciale

**2 millions** de sillons/km  
réservés par jour

**3,3 milliards** d'euros  
de chiffre d'affaires (en 2009)

**300 millions** d'euros  
de résultat net (en 2009)

## En Languedoc-Roussillon, RFF, c'est :

**1466** km  
de lignes ferroviaires

**798** km  
de lignes électrifiées

**1204** km  
de lignes ouvertes au trafic

**736**  
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



[www.rff.fr](http://www.rff.fr)

  
RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

## La décision ministérielle



### Décision ministérielle relative aux études de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan signée le 14 novembre 2011

Suite aux propositions du président de RFF pour la poursuite des études de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan et suite à la consultation organisée par le préfet de la région Languedoc-Roussillon, la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement et le ministre chargé des transports ont décidé les orientations suivantes pour la poursuite des études :

#### Fonctionnalités de la ligne nouvelle

##### *Mixité voyageurs/fret*

A la suite du débat public, le Conseil d'administration de RFF a décidé de poursuivre les études afin que la ligne nouvelle soit apte à la grande vitesse ferroviaire sur l'intégralité de son linéaire et en capacité d'accueillir des circulations mixtes de Montpellier à Perpignan sur les sections les plus circulées.

Dans ce cadre, la conception géométrique du tracé de la ligne nouvelle devra permettre à terme une circulation à 350 km/h sur l'ensemble du parcours. La seconde étape des études qui va s'engager sera l'occasion de préciser la pertinence d'une mixité voyageurs/fret sur les différentes sections de la ligne nouvelle, à la mise en service de la ligne ou à une échéance ultérieure, compte tenu notamment des évolutions anticipables de la demande de transport, de la capacité de la ligne classique à répondre aux besoins de trafics dans des conditions soutenables et des montants d'investissement associés.

##### *Modalités de desserte des agglomérations situées sur l'itinéraire*

La seconde étape des études devra permettre de préciser les modalités de desserte des agglomérations situées sur l'itinéraire, et notamment celles de Béziers, de Narbonne et de Perpignan. Dans ce cadre, les solutions de desserte suivantes seront examinées :

- Agglomération de Béziers : desserte par la gare centre, par une gare nouvelle située sur le secteur de Villeneuve-lès-Béziers ou par une gare nouvelle située sur le secteur de Nissan-lez-Enserune ;
- Agglomération de Narbonne : desserte par la gare centre, par une gare nouvelle située sur le secteur de Montredon-des-Corbières ou par une gare nouvelle située sur le secteur de Nissan-lez-Enserune ;
- Agglomération de Perpignan : desserte par la gare centre telle que privilégiée à la suite du débat public et possibilité de réaliser une gare nouvelle sur la ligne nouvelle située sur le secteur de Rivesaltes.

Pour chacune de ces agglomérations et pour chacune des différentes options envisageables – desserte par la gare centre ou par une gare nouvelle –, la seconde étape des études devra préciser l'économie globale de la desserte en précisant les montants d'investissements nécessaires, les aménagements connexes d'accès ferroviaires et routiers à une gare nouvelle, les perspectives de fréquentation, la capacité à constituer des arrêts attractifs pour les missions à grande vitesse régionales, nationales et internationales que mettront en place les entreprises ferroviaires, ainsi que les impacts sur l'exploitation ferroviaire. S'agissant de ces trois derniers aspects, un travail approfondi devra être mis en place entre RFF et, d'une part, les entreprises ferroviaires concernées, et, d'autre part, les gestionnaires des gares existantes, afin de tendre vers une appréciation partagée des enjeux.

Réalisation des raccordements entre la ligne nouvelle et le réseau existant et d'un faisceau fret en entrée/sortie de la section internationale Perpignan-Figueras

La première étape des études a mis en évidence la possibilité de réaliser les raccordements suivants entre la ligne nouvelle et les lignes classiques Montpellier-Perpignan et Toulouse-Narbonne :

- un raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne classique Montpellier-Perpignan dans le secteur de Rivesaltes, permettant la desserte de la gare centre de Perpignan ;

- un raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne classique Montpellier-Perpignan entre le Soler et Rivesaltes, permettant au trafic fret de transit au sortir de la section internationale de rejoindre la ligne classique sans traverser la gare centre de Perpignan ;
- un raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne classique Toulouse-Narbonne dans le secteur de Moussan/Narbonne, permettant des liaisons Perpignan-Toulouse ;
- un raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne classique Toulouse-Narbonne dans le secteur de Montredon-des-Corbières/Narbonne, permettant des liaisons Montpellier-Toulouse ;
- un raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne classique Toulouse-Narbonne dans le secteur de Narbonne, permettant la desserte de la gare centre de Narbonne depuis le sud ;
- un raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne classique Montpellier-Perpignan dans le secteur de Nissan-lez-Ensérune ;
- un raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne classique Montpellier-Perpignan dans le secteur de Cers/Villeneuve-lès-Béziers, permettant la desserte de la gare centre de Béziers depuis le nord ;
- un raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne classique Montpellier-Perpignan dans le secteur de Lattes, permettant la connexion de la ligne nouvelle avec la gare centre de Montpellier.

L'intérêt de ces raccordements et leurs caractéristiques fonctionnelles dépendent des décisions qui seront prises en ce qui concerne la mixité voyageurs/fret et les modalités de dessertes des agglomérations. Dans l'attente de ces choix, les études de ces raccordements seront approfondies, afin notamment de préciser les montants d'investissements, le volume de trafics concernés ainsi que, le cas échéant, leur horizon pertinent de réalisation. De même, l'opportunité de réaliser un faisceau fret sur la ligne nouvelle ainsi qu'une troisième voie entre Le Soler et Rivesaltes, en entrée/sortie de la section internationale Perpignan-Figueras dans la plaine du Roussillon, sera analysée selon les mêmes critères.

Cette nouvelle étape des études permettra également de définir, le cas échéant, les caractéristiques et la localisation des voies d'évitement dynamique nécessaires pour permettre la coexistence des trafics voyageurs et fret.

#### *Dispositions générales*

Les résultats des études relatives, d'une part, à la mixité voyageurs/fret et, d'autre part, aux modalités de desserte des agglomérations, sont attendus à l'automne 2012 et feront l'objet d'une décision ministérielle spécifique en anticipation de celle validant l'ensemble de la seconde étape des études. Cette décision sera précédée d'une consultation formelle des élus, des acteurs socio-économiques et des associations représentatives d'intérêts concernés par le projet, conduite par le préfet coordonnateur, afin de recueillir préalablement leur avis.

#### **Définition de la zone de passage préférentielle**

La zone de passage préférentielle définie ci-dessous est compatible avec l'ensemble des configurations envisageables en termes de fonctionnalités ferroviaires à approfondir au cours de la seconde étape des études, notamment en ce qui concerne la mixité voyageurs/fret de chacune des sections de la ligne nouvelle ou des modalités de dessertes des agglomérations situées sur l'itinéraire.

Les études de définition de la zone de passage préférentielle de la ligne nouvelle reposent sur une segmentation en cinq séquences de l'itinéraire entre Montpellier et Perpignan.

#### *Séquence 1 de Toulouges à Salses-le-Château*

Il est décidé de retenir la zone de passage préférentielle proposée par RFF dite « Plaine du Roussillon » qui permet d'assurer la continuité avec la section internationale Perpignan-Figueras, de limiter les impacts sur le milieu humain ainsi que d'éviter des enjeux sécuritaires et environnementaux importants correspondants aux zones de captages d'alimentation en eau potable et à la plaine de Torremila. La poursuite des études portera une attention particulière aux franchissements de la Têt et de l'Agly ainsi qu'au passage dans leurs zones inondables.

#### *Séquence 2 de Salses-le-Château à Peyriac-de-Mer*

RFF a examiné trois zones de passage préférentielles dites « Corbières », « Médiane » et « Littoral ». Dans l'hypothèse où cette section serait dédiée aux seuls trafics de voyageurs, l'option « Médiane » est apparue comme la plus favorable en termes d'insertion paysagère, de préservation du patrimoine, de moindres risques naturels et industriels, et de coût. Toutefois, si la mixité voyageurs/fret devait être retenue sur cette section, son coût devrait doubler, passant de 700 M€ à 1 450 M€ aux conditions économiques de janvier 2010, compte tenu des contraintes qu'impose la mixité en terme de pentes et de rayon courbure dans une zone de relief marqué. Dans ce cas de figure, l'option « Littoral » présenterait alors une meilleure performance globale, avec notamment un coût inférieur d'au moins 200 M€ à l'option « Médiane ».

Dans ces conditions, sont retenues à ce stade pour la poursuite des études les deux zones de passage préférentielles dites « Médiane », dans l'hypothèse où cette section serait dédiée aux trafics de voyageurs, et « Littoral », dans l'hypothèse d'une mixité voyageurs/fret. Les décisions à venir sur la mixité détermineront donc la zone de passage préférentielle retenue. D'ici là, RFF poursuivra la définition de la nouvelle infrastructure avec le même degré de précision pour ces deux options, en veillant particulièrement à approfondir les aspects relatifs aux impacts sur les activités humaines, le réseau hydrographique et sur les secteurs d'enjeux écologiques.

#### *Séquence 3 de Peyriac-de-Mer à Vendres*

RFF a étudié quatre zones de passage préférentielles dites « Ouest », « Médiane nord Nissan », « Centre » et « Médiane sud Nissan ». L'analyse comparative a mis en évidence que l'option « Ouest » était la plus favorable au regard des enjeux humains, économiques, ainsi que du milieu physique et naturel. Dans ces conditions, nous retenons l'option « Ouest » pour la poursuite des études. Les conditions de traversée du cours inférieur de l'Aude, classé en zone Natura 2000 et dont la zone inondable est très étendue, ainsi que du canal de la Roubine, classé au patrimoine mondial de l'UNESCO, devront être approfondies, afin de garantir une insertion exemplaire du projet.

#### *Séquence 4 de Vendres à Loupian*

Deux zones de passage préférentielles, dites « Nord A9 » et « Sud A9 », ont été examinées par RFF. Ces deux solutions représentent un coût d'investissement sensiblement équivalent. Toutefois, l'option « Nord A9 » apparaît moins pénalisante en matière de bâti et d'impacts sur les zones d'activité existantes. Il est donc décidé de retenir la zone de passage préférentielle « Nord A9 » sur ce secteur pour la poursuite des études. RFF veillera à examiner finement les impacts de la ligne nouvelle dans la traversée des vallées de l'Orb, du Libron, de l'Hérault et leurs zones inondables ainsi que les modalités d'insertion de la nouvelle infrastructure lors du franchissement du canal du Midi, classé au patrimoine mondial de l'UNESCO.

#### *Séquence 5 de Loupian à Montpellier*

RFF a étudié deux zones de passage préférentielles dites « Plaine de Fabrègues » et « Gardiole ». Au terme de l'analyse multicritère, l'option « Plaine de Fabrègues » présente des impacts globalement moindres sur les milieux physique et naturel, notamment en évitant le fractionnement du massif de la Gardiole au sud de l'A9, tout en ayant un coût inférieur de près de 500 M€ aux conditions économiques de janvier 2010. Nous retenons donc la zone de passage préférentielle « Plaine de Fabrègues » sur ce secteur pour la poursuite des études. Celles-ci seront l'occasion d'analyser finement les impacts de la nouvelle infrastructure dans les vallées de la Vène, de la Mosson et leurs zones inondables associées, ainsi que sur le site Natura 2000 du sud de la plaine de Fabrègues, et de déterminer les solutions à apporter pour garantir une insertion exemplaire de la ligne nouvelle.

## Dispositions générales

Il a été demandé à RFF de veiller particulièrement à la qualité de la concertation pour la nouvelle étape des études qui va s'engager. A cet effet, il est souhaité que l'avancement de ces études soit régulièrement présenté, dans le cadre de commissions consultatives, aux acteurs des territoires concernés.

La seconde étape des études veillera à examiner les éventuels impacts de la nouvelle infrastructure sur les réseaux hydrographiques et les zones inondables, notamment dans le secteur de Cuxac d'Aude. L'impact du bruit ferroviaire, l'insertion des ouvrages d'art, notamment dans le cadre d'une vision globale de préservation des paysages, et les impacts sur les activités viticoles seront également analysés de manière approfondie au cours de cette nouvelle phase d'études.

Afin d'informer au mieux les personnes concernées par l'ensemble du fuseau retenu pour la poursuite des études et d'éviter de nouvelles contraintes lors de la définition de la bande de 500 m de largeur à l'intérieur de laquelle s'inscrira le tracé définitif, il est demandé au préfet de région, en lien avec les préfets de département concernés, de prendre en considération la mise à l'étude de la ligne nouvelle, en application de l'article L.111-10 du code de l'urbanisme.

Par ailleurs, il est demandé au préfet de région, en lien avec les préfets de département concernés et RFF, d'examiner dans quelle mesure la qualification de projet d'intérêt général actuellement en vigueur, et définie sur la base du tracé de la ligne nouvelle approuvée en 1995, est toujours adaptée à la nouvelle zone de passage préférentielle et de prendre, le cas échéant, les mesures nécessaires pour exclure dès maintenant de cette qualification les secteurs qui ne seraient plus inclus dans la zone de passage préférentielle. La bande de passage d'environ 500 m de largeur qui sera approuvée à la fin de l'étape 2 des études servira de base à une nouvelle révision du périmètre de la qualification de projet d'intérêt général.

Enfin, il est demandé au préfet de région d'engager avec les partenaires les échanges permettant de conclure d'ici la fin de l'année une convention de financement permettant de procéder aux acquisitions foncières situées dans le périmètre du projet d'intérêt général et ayant fait l'objet d'une mise en demeure. De même que pour le financement des études préalables à la déclaration d'utilité publique de la ligne nouvelle, les montants nécessaires, évalués par RFF à 15 M€ jusqu'en 2013, devront être pris en charge à parité entre l'Etat et RFF, d'une part, et les collectivités territoriales, d'autre part. Les montants engagés dans ce cadre par les partenaires seront pris en compte dans l'établissement, le moment venu, du plan de financement définitif de l'opération.

Une large communication de ces décisions sera assurée avec la collaboration des services de RFF.