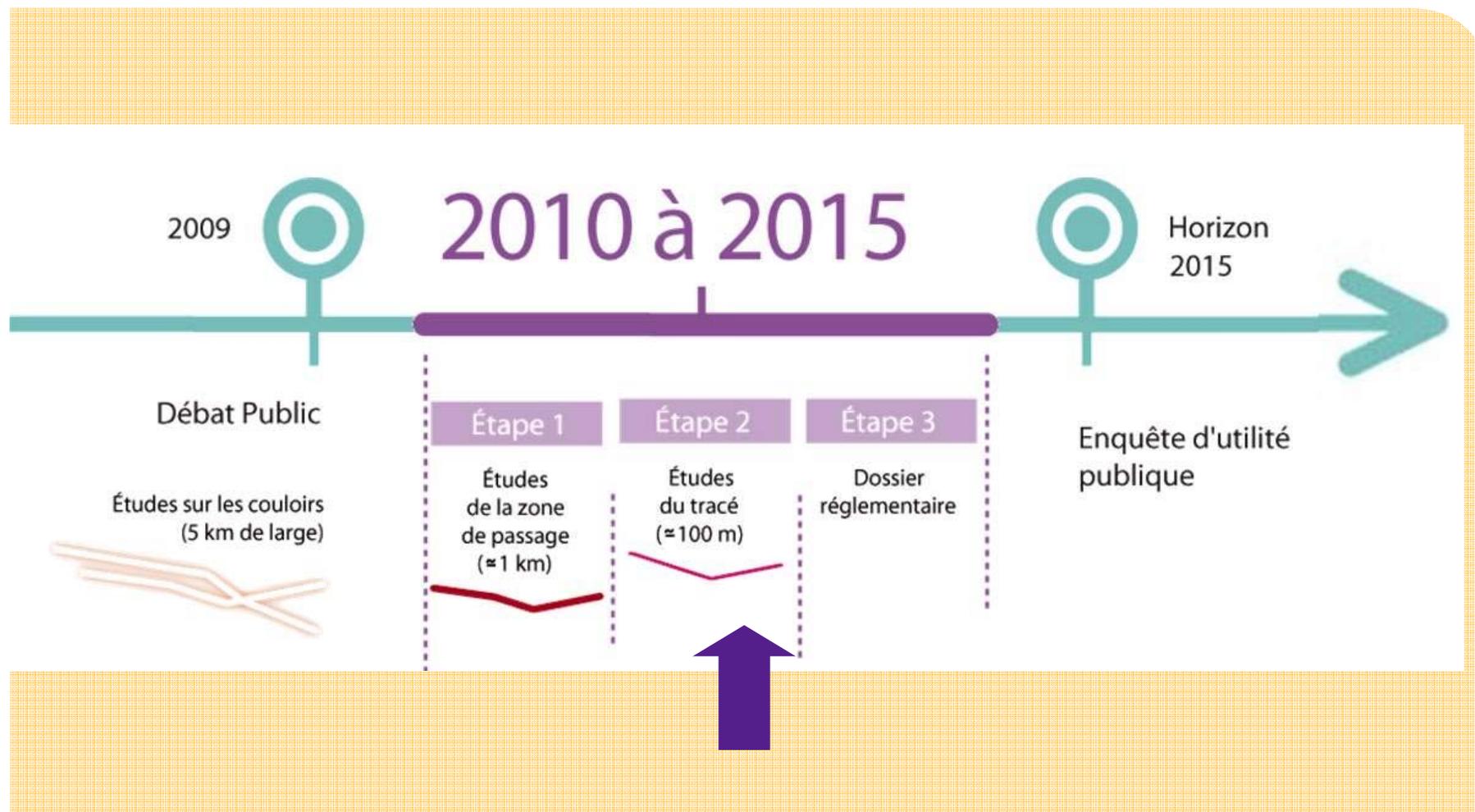


Comité technique n°7
Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan
Montpellier – 27 septembre 2012

ligne nouvelle Montpellier-Perpignan



Grandes étapes du projet



Concertation et gouvernance

➔ Gares et mixité : COPIL le 8 octobre



Décision ministérielle : automne 2012

➔ Variantes et tracé (*proposition RFF*)



COPIL : automne 2012

Décision ministérielle Etape 1 – 14 novembre 2011

La desserte du territoire (1/2)

« *conception technique apte à 350 km/h sur l'ensemble du parcours* »

« *Economie globale des différents scénarios de desserte des agglomérations de Béziers, Narbonne et Perpignan :*

- *montants d'investissement nécessaires,*
- *perspectives de fréquentation,*
- *capacité à constituer des arrêts attractifs,*
- *impacts sur l'exploitation ferroviaire*

... »

Décision ministérielle Etape 1 – 14 novembre 2011

La desserte du territoire (2/2)

« préciser les modalités de desserte ... :

- 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-Ensérune ;
- 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-Ensérune ;
- 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. »

Déroulé du comité technique

- ➔ **Rappel des principales conclusions**
- ➔ **Compatibilité desserte / mixité**
- ➔ **Présentation des scénarios**
- ➔ **Scénarios « projet » à soumettre au COPIL du 8 octobre 2012**

Rappel Desserte grandes lignes (2020)

Pour le Biterrois et le Narbonnais

- ➔ La desserte par les gares centres **limite le gain de trafic et l'évolution de l'offre**
- ➔ Les **gares nouvelles concentrent les arrêts** grandes lignes et les gares centres sont alors dévolues à la desserte régionale
- ➔ Un scénario avec **2 gares nouvelles ou Nissan augmente de 50% la desserte du territoire** (du Biterrois et du Narbonnais)

Rappel Desserte grandes lignes (2020)

Pour le Biterrois et le Narbonnais

- ➔ Avec une seule gare nouvelle à Nissan, le gain de trafic est inférieur de 25% par rapport à deux gares nouvelles
- ➔ Avec une seule gare nouvelle à Narbonne ouest, la desserte du biterrois est réduite de 50% par rapport au scénario gare centre
- ➔ Avec une seule gare nouvelle à Béziers est, la desserte du narbonnais est assurée par la gare centre (= scénario gare centre)

Fonctionnalités liées au choix de gares

Les **investissements** liés à la desserte doivent prendre en compte les **gares + les raccordements**

- ➔ Le scénario avec **gare à Nissan** implique la création des **raccordements vers Toulouse dès la mise en service**
- ➔ Un scénario avec **gare nouvelle à Narbonne Ouest** peut, dans une première phase, se faire **sans le raccordement direct Montpellier Toulouse** (nécessite rebroussement en gare ou passage par Nissan)
- ➔ A noter que l'arrivée de la future **LTN** par le **couloir sud** rendrait **inutile** la réalisation des **2 raccordements vers Toulouse**

Fonctionnalités liées au choix de gares

- ➔ Le scénario **gare centre** implique la création de **deux raccordements supplémentaires à Béziers Est et à Narbonne Sud-ouest** – entre Béziers et Narbonne, les trains restent sur la ligne classique
- ➔ Un scénario avec la **seule gare de Narbonne Ouest ne permet pas une desserte satisfaisante du biterrois**
- ➔ Un scénario avec une **seule gare à Béziers Est** nécessite **deux raccordements à Nissan et Narbonne sud-ouest**

Possibilité de réaliser une gare nouvelle à Rivesaltes (1/2)

- ➔ 2/3 de la population des Pyrénées Orientales réside au sud de la Têt
- ➔ **Pas d'augmentation de desserte mais répartition des arrêts** entre Perpignan centre et Rivesaltes (26 / 14 contre 40 à 42 à Perpignan centre)
- ➔ **Perte de trafic** pour les gares des Pyrénées Orientales avec Rivesaltes (- 200 000 voyageurs)
- ➔ Déplacement **vers le sud** et la Catalogne : Gares de **Perpignan centre et Figueras sont privilégiées**
- ➔ Déplacement vers le nord : répartition entre Perpignan centre, Rivesaltes ou Narbonne

Possibilité de réaliser une gare nouvelle à Rivesaltes (2/2)

- ➔ **Contraintes environnementales identifiées sur le site de 1995** (seule zone de reproduction de l'alouette calandre en LR),
- ➔ Investissements supplémentaires (gare + accès routiers) mais dégradation de la desserte des Pyrénées Orientales
- ➔ Augmentation des déplacements pour le rabattement vers la gare

Scénarios de mixité étudiés

Report modal non lié au linéaire de mixité



- ➔ LNMP mixte de Montpellier à Béziers
- ➔ LNMP mixte de Montpellier à Nissan
- ➔ LNMP mixte de Montpellier à Narbonne ouest
- ➔ LNMP mixte de Montpellier à Perpignan
- ➔ LNMP mixte dans la plaine du Roussillon

Rappel Capacité résiduelle sur le corridor



Exploitation du doublet de ligne

- Répond aux besoins 2020 et 2050
- Présence de capacité résiduelle en 2050
- Amélioration de la fiabilité du doublet de ligne avec la mixité

Rappel Capacité résiduelle au-delà de 2050

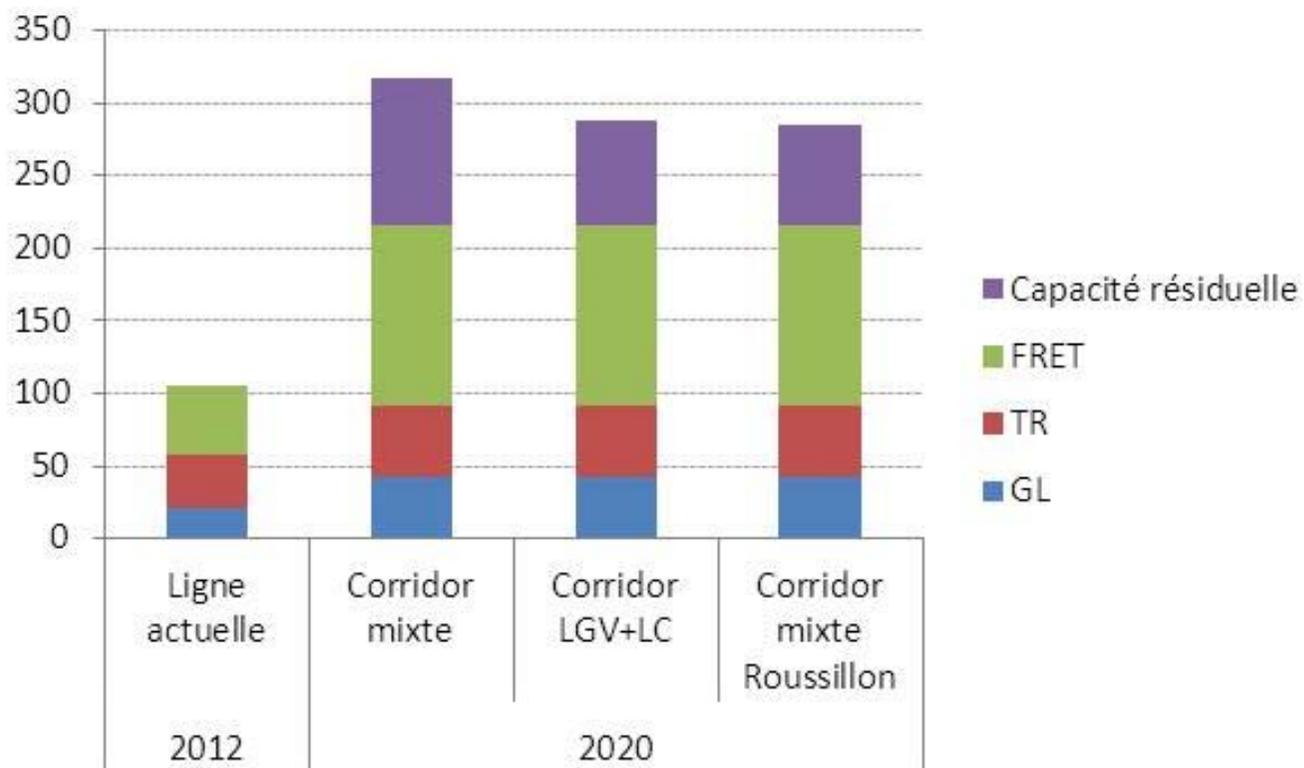


Tous les scénarios de mixité permettent :

- Le développement des services voyageurs régionaux
(desserte péri-urbaine et intercity avec +10 TR/j par rapport au Débat Public)
- Le développement de services grandes lignes
(nouveaux opérateurs)
- Le développement du fret ferroviaire depuis :
 - les ports de Sète et Port-la-Nouvelle
 - les chantiers de transport combiné (CTC Perpignan, Le Boulou)
 - Les zones d'activités embranchées, zones logistiques
- De répondre à une ambition plus forte de report modal

Rappel Capacité résiduelle sur le corridor

Capacité du doublet de ligne
entre Narbonne et Perpignan (trains/jour 2 sens)



Rappel Mixité et infrastructures

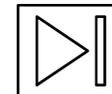
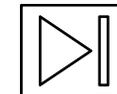


La mixité nécessite les adaptations suivantes

- Profil en long plus plat d'où une augmentation des linéaires d'ouvrages d'art non courant (viaducs, tunnels)
- Bassin de rétention pour gérer des pollutions accidentelles
- Renfort des protections acoustiques
- Construction d'équipements spécifiques (faisceau fret, raccordements dédiés)



Sur la séquence Salses - Montredon, le linéaire de tunnel passe de **1 km** (voy médian) à **13,2 km** (mixte littorale)



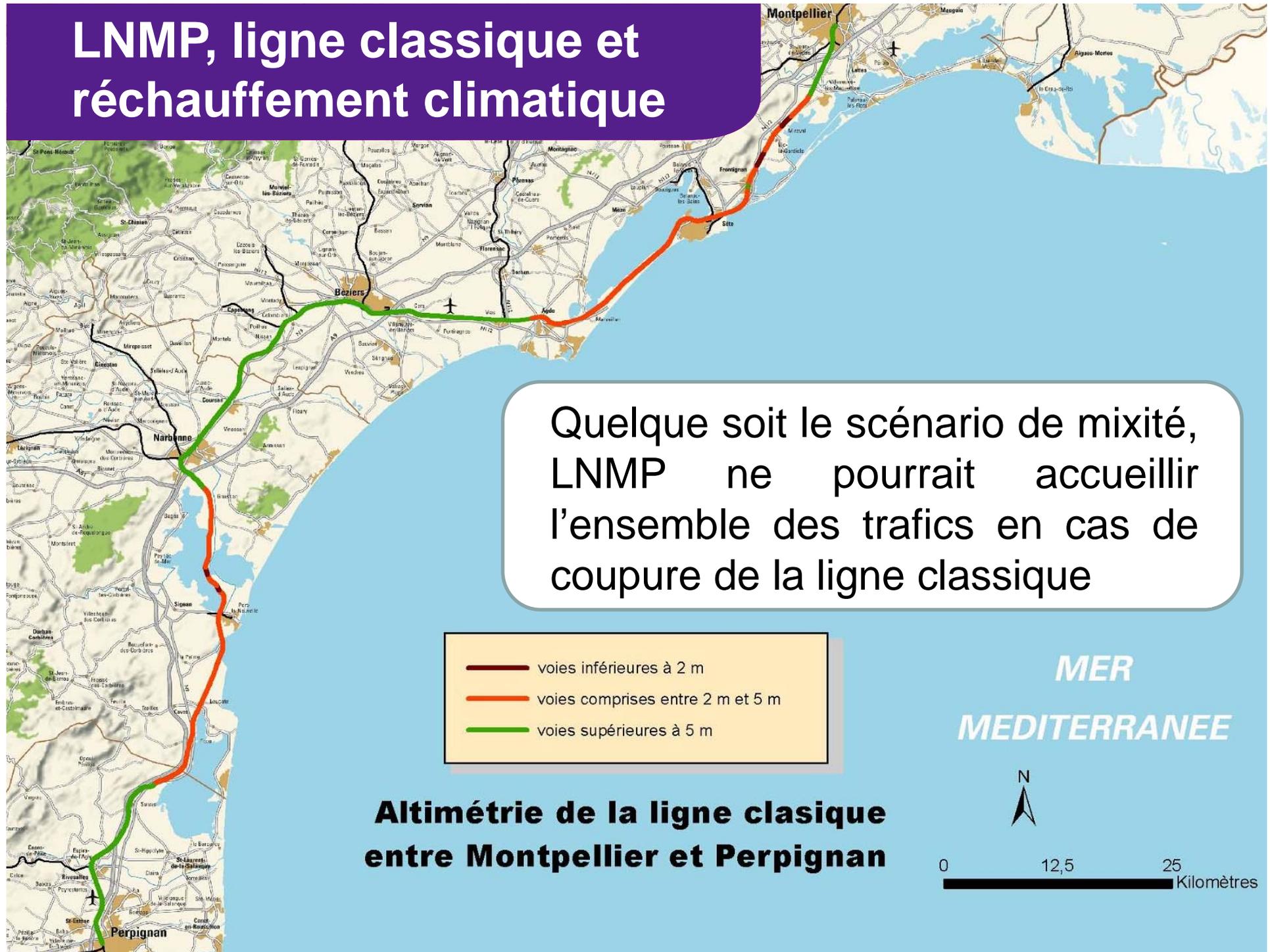
Secteur Salses - Roquefort

- ➔ **La variante médiane voyageur :**
22,4 km au total dont 0,3 km de tunnels - 705 M€
- ➔ **La variante littorale mixte :**
25,2 km au total dont 8,5 km de tunnels - 1 170 M€
- ➔ **La variante médiane mixte :**
22,4 km au total dont 12 km de tunnels - 1 561 M€

Rappel Mixité et LTN et Gare à Narbonne

- ➔ La **mixité au sud** de Narbonne est **incompatible** avec le **couloir de passage sud** pour la future Liaison Toulouse Narbonne
- ➔ La **mixité au sud** de Narbonne est **incompatible** avec le **scénario gare centre**
- ➔ La **mixité au sud** de Narbonne est **incompatible** avec le **site de gare nouvelle n°2** à Narbonne ouest

LNMP, ligne classique et réchauffement climatique



Déroulé du comité technique

- ➔ **Rappel des principales conclusions**
- ➔ **Compatibilité desserte / mixité**
- ➔ **Présentation des scénarios**
- ➔ **Scénarios « projet » à soumettre au COPIL du 8 octobre 2012**

Compatibilité desserte / mixité

Tous les scénarios permettent une mixité dans la plaine du Roussillon

		MIXITE				
		<i>de Montpellier à Béziers</i>	<i>de Montpellier à Nissan</i>	<i>de Montpellier à Narbonne</i>	<i>de Montpellier à Perpignan</i>	
DESSERTE	Gares centres	Concentration circulations sur LC Béziers-Narbonne	Concentration circulations sur LC Nissan-Narbonne		Incompatible avec la mixité au sud de Narbonne	
	1 gare nouvelle	Béziers Est	Dégradation desserte Narbonnais	Dégradation desserte Narbonnais	Dégradation desserte Narbonnais	Dégradation desserte Narbonnais
		Nissan				
		Narbonne viaduc	Dégradation desserte Biterrois	Dégradation desserte Biterrois	Dégradation desserte Biterrois	Dégradation desserte Biterrois
		Narbonne à plat	Dégradation desserte Biterrois	Dégradation desserte Biterrois	Dégradation desserte Biterrois	Incompatible avec la mixité au sud de Narbonne
		2 Gares nouvelles	Béziers Est + Narbonne viaduc			
	Béziers Est + Narbonne à plat					Incompatible avec la mixité au sud de Narbonne

Explication des tableaux suivants

- ➔ **Le coût de la desserte est calculé sur le périmètre Béziers-Est / Narbonne Sud-Ouest**
- ➔ **Le coût de la mixité est calculé sur le périmètre Béziers-est / Rivesaltes**
- ➔ **Le coût de la mixité est présenté en comparant le scénario le moins cher aux autres scénarios**

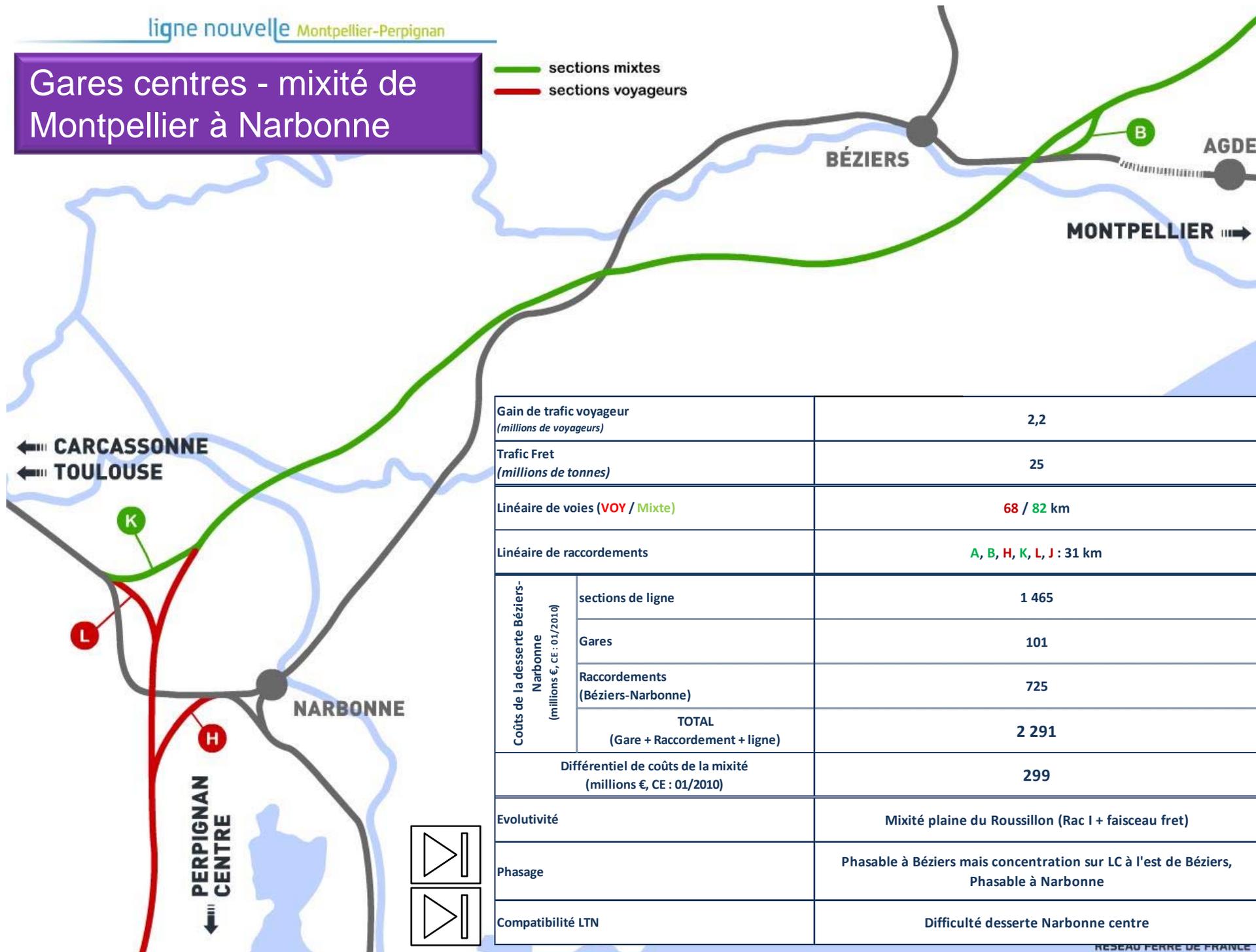
		SCENARIOS				
		Gares centres - mixité de Montpellier à Narbonne	Nissan - mixité de Montpellier à Béziers	Nissan - Mixité de Montpellier à Nissan	Nissan - Mixité de Montpellier à Narbonne	Nissan - Mixité de Montpellier à Perpignan
Gain de trafic voyageur (millions de voyageurs)		2,2	2,3	2,3	2,3	2,3
Trafic Fret (millions de tonnes)		25	25	25	25	25
Linéaire de voies (VOY / Mixte)		68 / 82 km	100 / 50 km	83 / 67 km	68 / 82 km	0 / 153 km
Linéaire de raccordements		A, B, H, K, L, J : 31 km	A, B, K, L, J : 28 km	A, D, K, L, J : 27 km	A, D, K, L, J : 27 km	A, K, L, J : 23 km
Coûts de la desserte Béziers-Narbonne (millions €, CE : 01/2010)	sections de ligne	1 465	1 241	1 374	1 374	1 758
	Gares	101	119	119	119	119
	Raccordements (Béziers-Narbonne)	725	453	453	522	449
	TOTAL (Gare + Raccordement + ligne)	2 291	1 813	1 946	2 014	2 327
Différentiel de coûts de la mixité sur Béziers - Rivesaltes (millions €, CE : 01/2010)		299	78	195	263	1 180
Evolutivité		Mixité plaine du Roussillon (Rac I + faisceau fret)	Mixité plaine du Roussillon (Rac I + faisceau fret)	Mixité plaine du Roussillon (Rac I + faisceau fret)	Mixité plaine du Roussillon (Rac I + faisceau fret)	Non
Phasage		Phasable à Béziers mais concentration sur LC à l'est de Béziers, Phasable à Narbonne	Phasable à Béziers mais concentration sur LC à l'est de Béziers, Phasable à Narbonne	Phasage à Nissan incompatible avec GN à Nissan (quid desserte du biterrois?), Phasable à Narbonne	Phasage à Nissan incompatible avec GN à Nissan (quid desserte du biterrois?), Phasable à Narbonne	Non phasable
Compatibilité LTN		Difficulté desserte Narbonne centre	Rac K & L inutiles si couloir Sud	Rac K & L inutiles si couloir Sud	Rac K & L inutiles si couloir Sud	Incompatible avec couloir Sud

		SCENARIOS						
		Béziers Est + Narbonne ouest viaduc - mixité de Montpellier à Béziers	Béziers Est + Narbonne ouest viaduc - mixité de Montpellier à Nissan	Béziers Est + Narbonne ouest viaduc - mixité de Montpellier à Narbonne	Béziers Est + Narbonne ouest viaduc - mixité de Montpellier à Perpignan	Béziers Est + Narbonne ouest à plat - mixité de Montpellier à Béziers	Béziers Est + Narbonne ouest à plat - mixité de Montpellier à Nissan	Béziers Est + Narbonne ouest à plat - mixité de Montpellier à Narbonne
Gain de trafic voyageur (millions de voyageurs)		3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1
Trafic Fret (millions de tonnes)		25	25	25	25	25	25	25
Linéaire de voies (VOY / Mixte)		100 / 50 km	83 / 67 km	68 / 82 km	0 / 153 km	100 / 50 km	83 / 67 km	68 / 82 km
Linéaire de raccords		A, B, K, L, J : 28 km	A, D, K, L, J : 27 km	A, D, K, L, J : 27 km	A, K, L, J : 23 km	A, B, K, L, J : 31 km	A, D, K, L, J : 30 km	A, D, K, L, J : 30 km
Coûts de la desserte Béziers-Narbonne (millions €, CE : 01/2010)	sections de ligne	1 333	1 465	1 465	1 758	1 241	1 374	1 374
	Gares	274	280	280	290	163	169	169
	Raccords (Béziers-Narbonne)	283	283	449	449	453	453	522
	TOTAL (Gare + Raccordement + ligne)	1 890	2 029	2 195	2 498	1 856	1 995	2 064
Différentiel de coûts de la mixité sur Béziers - Rivesaltes (millions €, CE : 01/2010)		0	117	283	1 180	78	195	263
Evolutivité		Mixité plaine du Roussillon (Rac I + faisceau fret)	Mixité plaine du Roussillon (Rac I + faisceau fret)	Mixité plaine du Roussillon (Rac I + faisceau fret)	-	Mixité plaine du Roussillon (Rac I + faisceau fret)	Mixité plaine du Roussillon (Rac I + faisceau fret)	Mixité plaine du Roussillon (Rac I + faisceau fret)
Phasage		Phasage à Béziers incompatible avec GN à Béziers, Phasage à Narbonne incompatible avec GN à Narbonne	Phasable à Nissan (desserte biterrois par GN et Narbonnais par GC), Phasage à Narbonne incompatible avec GN à Narbonne	Phasable à Nissan (desserte biterrois par GN et Narbonnais par GC), Phasage à Narbonne incompatible avec GN à Narbonne	Non phasable	Phasage à Béziers incompatible avec GN à Béziers, Phasable à Narbonne	Phasable à Nissan (desserte biterrois par GN et Narbonnais par GC), Phasable à Narbonne	Phasable à Nissan (desserte biterrois par GN et Narbonnais par GC), Phasable à Narbonne
Compatibilité LTN		Rac K & L inutiles si couloir Sud	Rac K & L inutiles si couloir Sud	Rac K & L inutiles si couloir Sud	Incompatible avec couloir Sud	-	-	-

Déroulé du comité technique

- ➔ **Rappel des principales conclusions**
- ➔ **Compatibilité desserte / mixité**
- ➔ **Présentation des scénarios**
- ➔ **Scénarios « projet » à soumettre au COPIL du 8 octobre 2012**

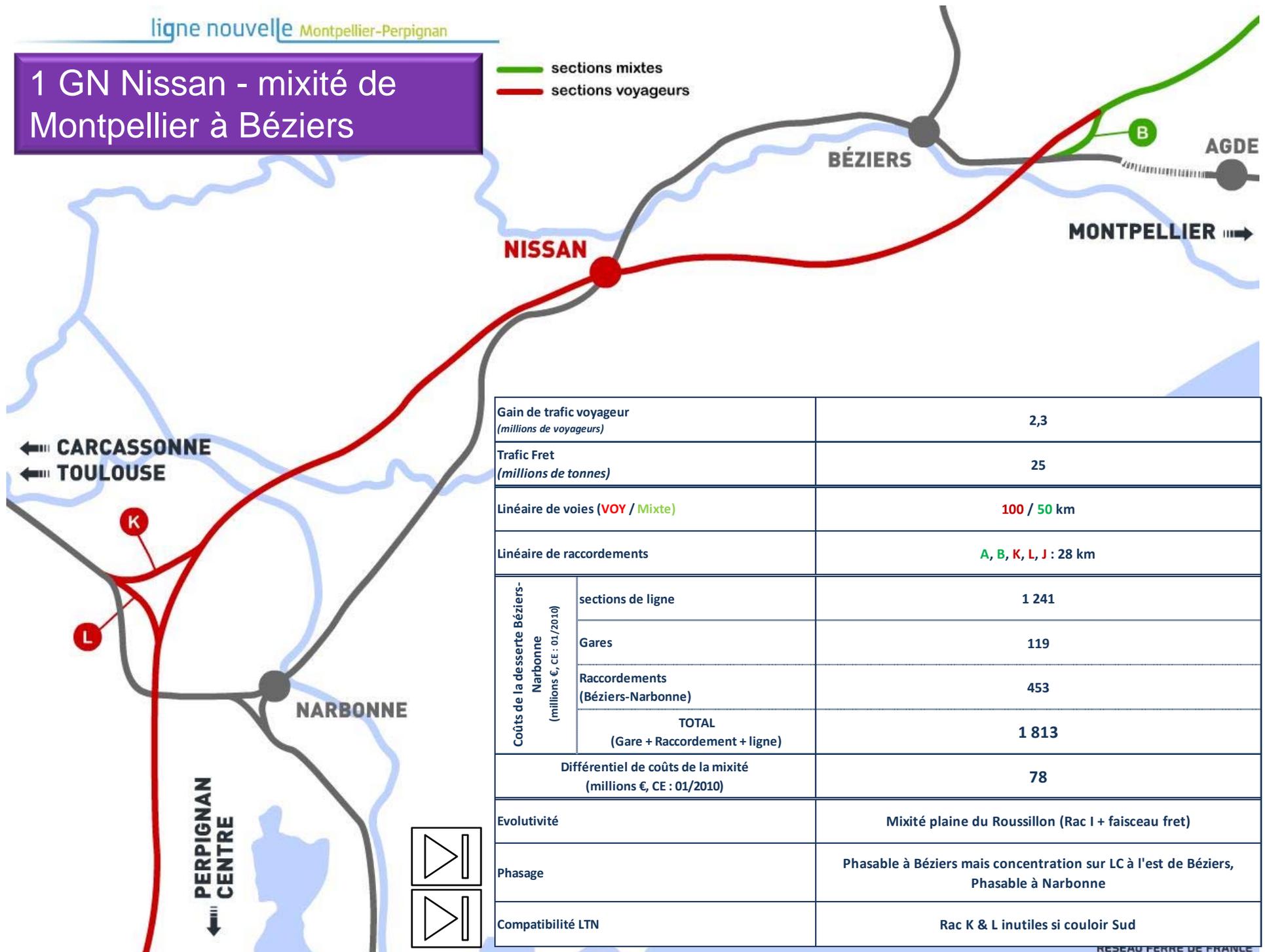
Gares centres - mixité de Montpellier à Narbonne



Gain de trafic voyageur <i>(millions de voyageurs)</i>		2,2
Trafic Fret <i>(millions de tonnes)</i>		25
Linéaire de voies (VOY / Mixte)		68 / 82 km
Linéaire de raccordements		A, B, H, K, L, J : 31 km
Coûts de la desserte Béziers-Narbonne <i>(millions €, CE : 01/2010)</i>	sections de ligne	1 465
	Gares	101
	Raccordements (Béziers-Narbonne)	725
	TOTAL (Gare + Raccordement + ligne)	2 291
Différentiel de coûts de la mixité <i>(millions €, CE : 01/2010)</i>		299
Evolutivité	Mixité plaine du Roussillon (Rac I + faisceau fret)	
Phasage	Phasable à Béziers mais concentration sur LC à l'est de Béziers, Phasable à Narbonne	
Compatibilité LTN	Difficulté desserte Narbonne centre	

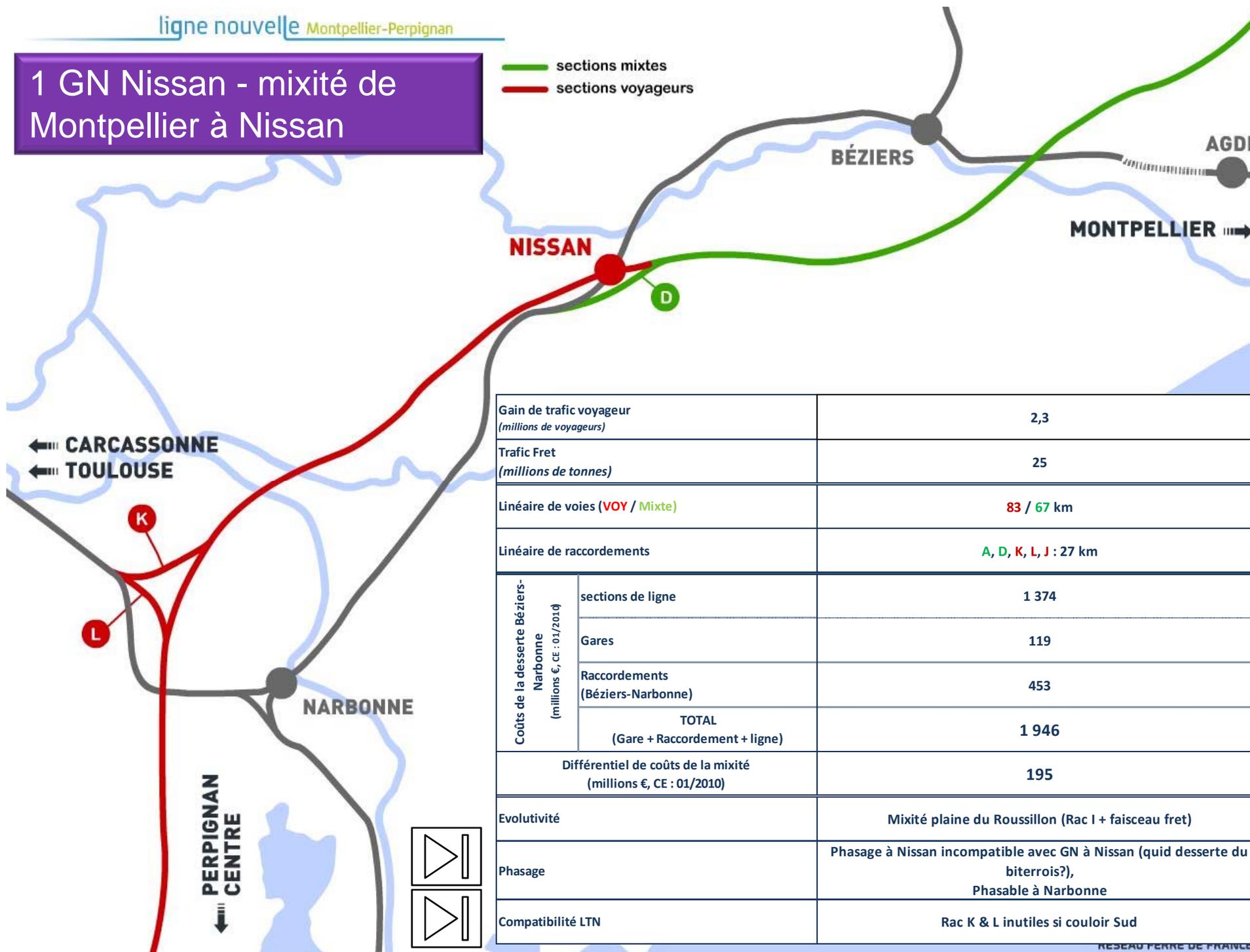
1 GN Nissan - mixité de Montpellier à Béziers

— sections mixtes
— sections voyageurs



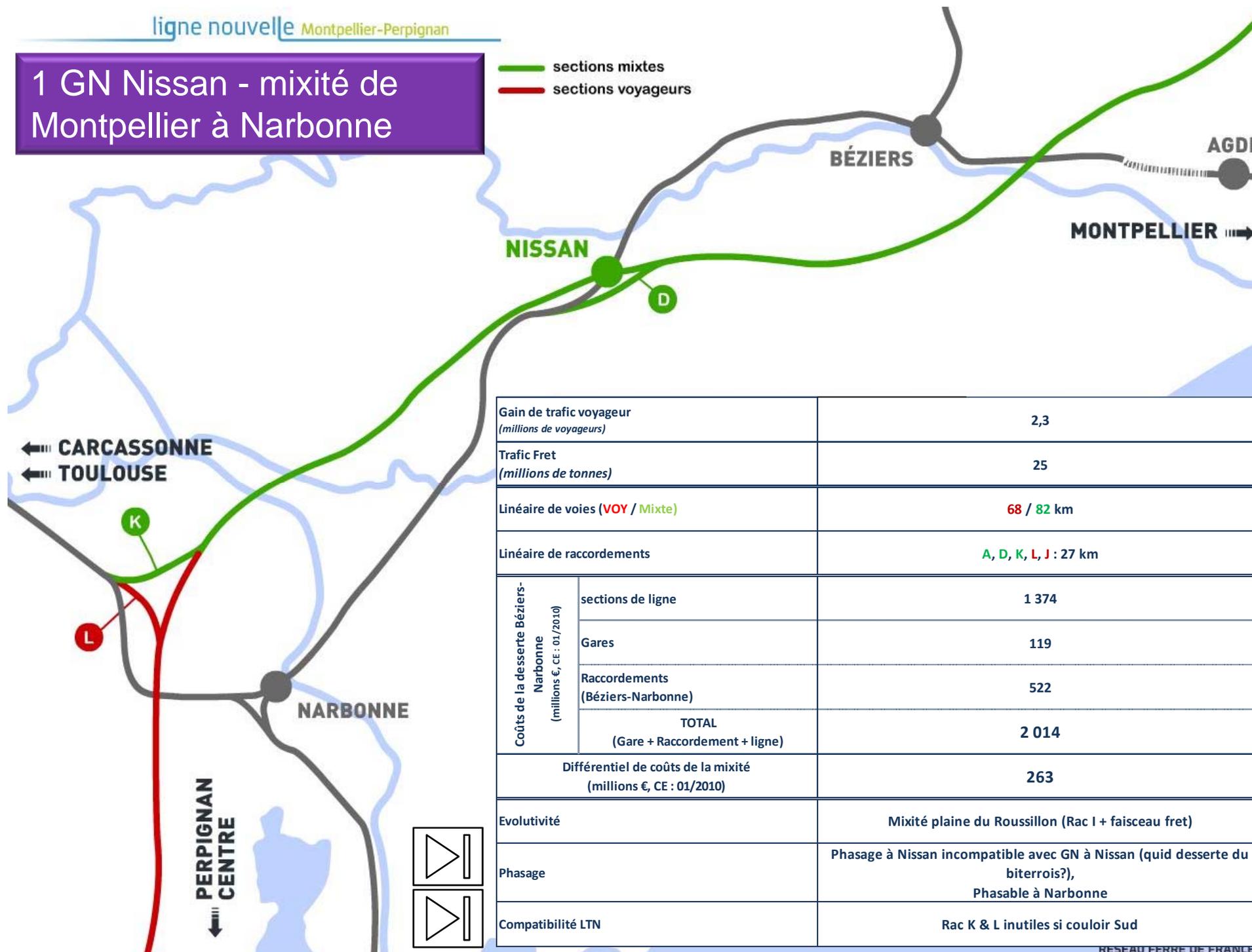
Gain de trafic voyageur (millions de voyageurs)	2,3	
Trafic Fret (millions de tonnes)	25	
Linéaire de voies (VOY / Mixte)	100 / 50 km	
Linéaire de raccordements	A, B, K, L, J : 28 km	
Coûts de la desserte Béziers-Narbonne (millions €, CE : 01/2010)	sections de ligne	1 241
	Gares	119
	Raccordements (Béziers-Narbonne)	453
	TOTAL (Gare + Raccordement + ligne)	1 813
Différentiel de coûts de la mixité (millions €, CE : 01/2010)	78	
Evolutivité	Mixité plaine du Roussillon (Rac I + faisceau fret)	
Phasage	Phasable à Béziers mais concentration sur LC à l'est de Béziers, Phasable à Narbonne	
Compatibilité LTN	Rac K & L inutiles si couloir Sud	

1 GN Nissan - mixité de Montpellier à Nissan



Gain de trafic voyageur (millions de voyageurs)		2,3
Trafic Fret (millions de tonnes)		25
Linéaire de voies (VOY / Mixte)		83 / 67 km
Linéaire de raccordements		A, D, K, L, J : 27 km
Coûts de la desserte Béziers-Narbonne (millions €, CE : 01/2010)	sections de ligne	1 374
	Gares	119
	Raccordements (Béziers-Narbonne)	453
	TOTAL (Gare + Raccordement + ligne)	1 946
Différentiel de coûts de la mixité (millions €, CE : 01/2010)		195
Evolutivité		Mixité plaine du Roussillon (Rac I + faisceau fret)
Phasage		Phasage à Nissan incompatible avec GN à Nissan (quid desserte du biterrois?), Phasable à Narbonne
Compatibilité LTN		Rac K & L inutiles si couloir Sud

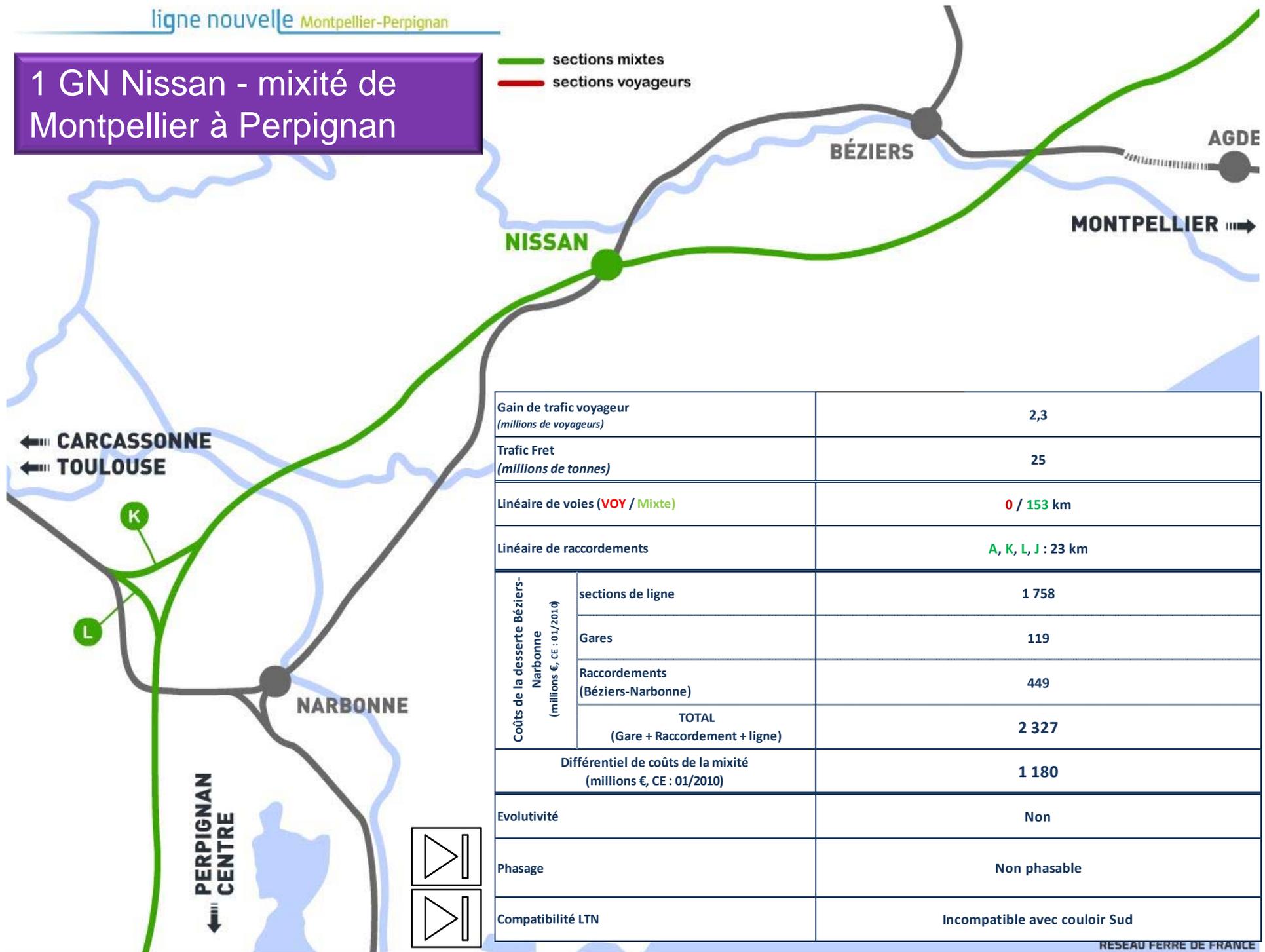
1 GN Nissan - mixité de Montpellier à Narbonne



Gain de trafic voyageur (millions de voyageurs)	2,3	
Trafic Fret (millions de tonnes)	25	
Linéaire de voies (VOY / Mixte)	68 / 82 km	
Linéaire de raccordements	A, D, K, L, J : 27 km	
Coûts de la desserte Béziers-Narbonne (millions €, CE : 01/2010)	sections de ligne	1 374
	Gares	119
	Raccordements (Béziers-Narbonne)	522
	TOTAL (Gare + Raccordement + ligne)	2 014
Différentiel de coûts de la mixité (millions €, CE : 01/2010)	263	
Evolutivité	Mixité plaine du Roussillon (Rac I + faisceau fret)	
Phasage	Phasage à Nissan incompatible avec GN à Nissan (quid desserte du biterrois?), Phasable à Narbonne	
Compatibilité LTN	Rac K & L inutiles si couloir Sud	

1 GN Nissan - mixité de Montpellier à Perpignan

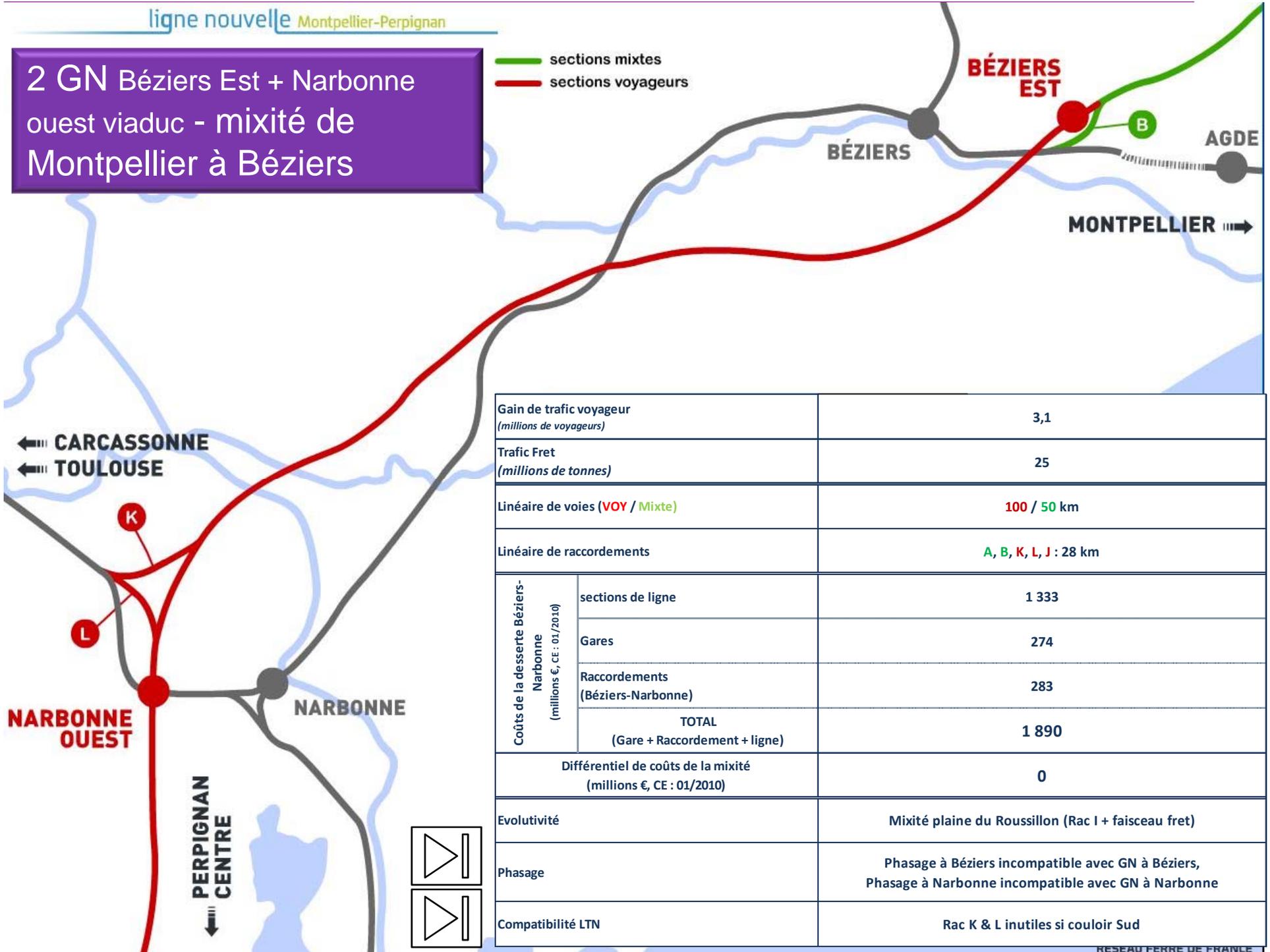
- sections mixtes
- sections voyageurs



Gain de trafic voyageur (millions de voyageurs)	2,3	
Trafic Fret (millions de tonnes)	25	
Linéaire de voies (VOY / Mixte)	0 / 153 km	
Linéaire de raccordements	A, K, L, J : 23 km	
Coûts de la desserte Béziers-Narbonne (millions €, CE : 01/2010)	sections de ligne	1 758
	Gares	119
	Raccordements (Béziers-Narbonne)	449
	TOTAL (Gare + Raccordement + ligne)	2 327
Différentiel de coûts de la mixité (millions €, CE : 01/2010)		1 180
Evolutivité	Non	
Phasage	Non phasable	
Compatibilité LTN	Incompatible avec couloir Sud	

2 GN Béziers Est + Narbonne ouest viaduc - mixité de Montpellier à Béziers

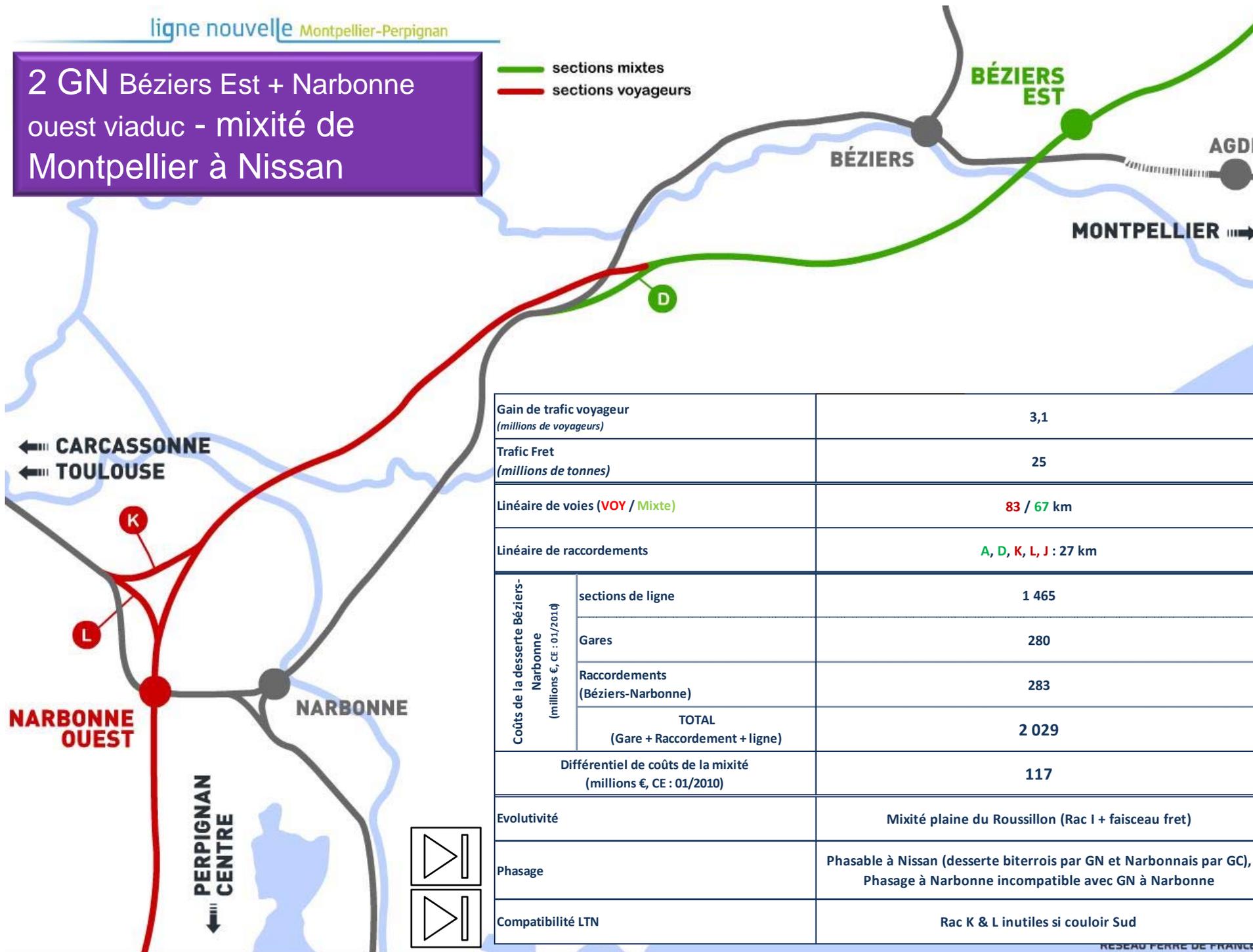
— sections mixtes
— sections voyageurs



Gain de trafic voyageur (millions de voyageurs)	3,1	
Trafic Fret (millions de tonnes)	25	
Linéaire de voies (VOY / Mixte)	100 / 50 km	
Linéaire de raccordements	A, B, K, L, J : 28 km	
Coûts de la desserte Béziers-Narbonne (millions €, CE : 01/2010)	sections de ligne	1 333
	Gares	274
	Raccordements (Béziers-Narbonne)	283
	TOTAL (Gare + Raccordement + ligne)	1 890
Différentiel de coûts de la mixité (millions €, CE : 01/2010)	0	
Evolutivité	Mixité plaine du Roussillon (Rac I + faisceau fret)	
Phasage	Phasage à Béziers incompatible avec GN à Béziers, Phasage à Narbonne incompatible avec GN à Narbonne	
Compatibilité LTN	Rac K & L inutiles si couloir Sud	

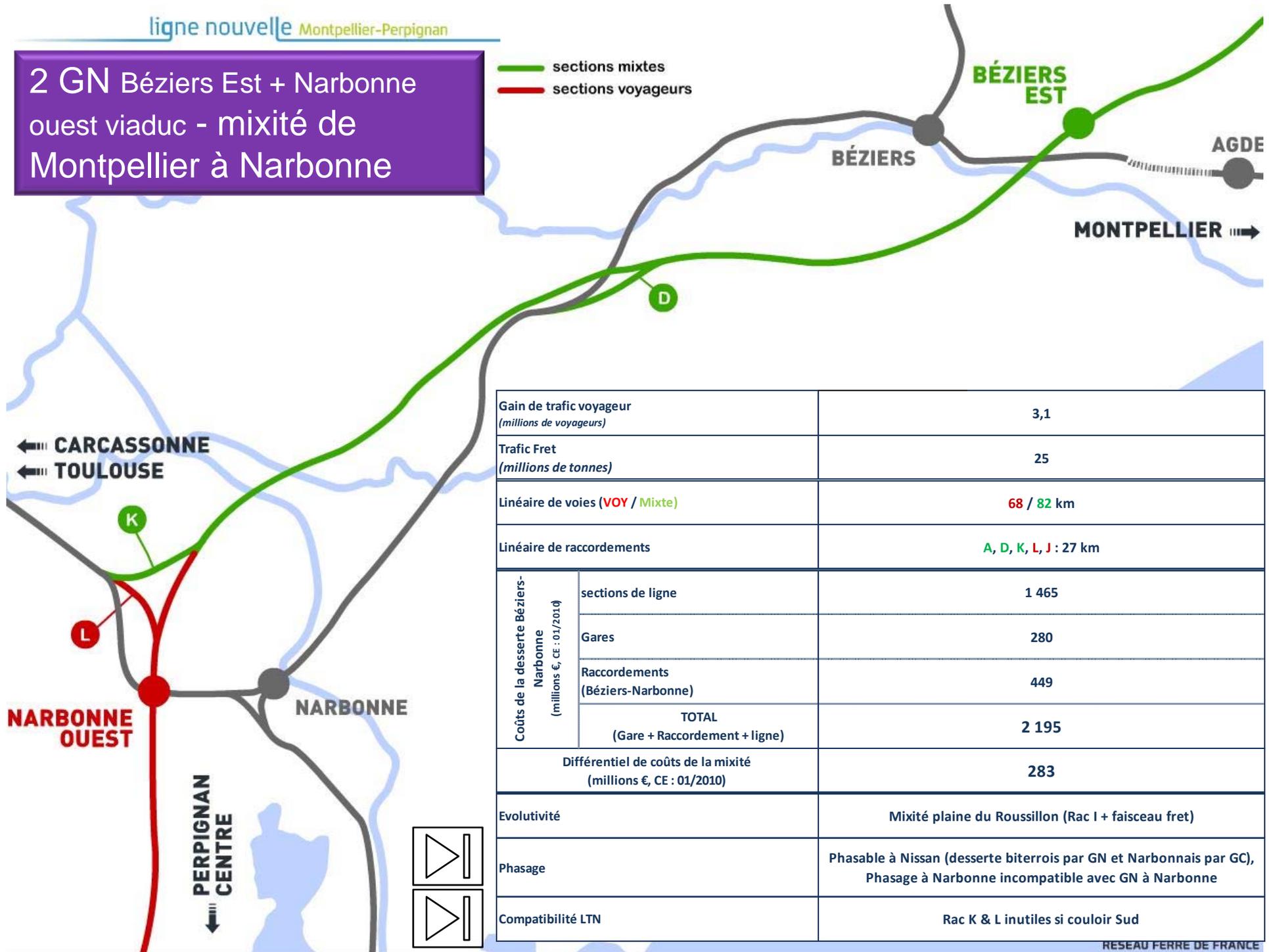
2 GN Béziers Est + Narbonne ouest viaduc - mixité de Montpellier à Nissan

— sections mixtes
— sections voyageurs



Gain de trafic voyageur (millions de voyageurs)	3,1	
Trafic Fret (millions de tonnes)	25	
Linéaire de voies (VOY / Mixte)	83 / 67 km	
Linéaire de raccordements	A, D, K, L, J : 27 km	
Coûts de la desserte Béziers-Narbonne (millions €, CE : 01/2010)	sections de ligne	1 465
	Gares	280
	Raccordements (Béziers-Narbonne)	283
	TOTAL (Gare + Raccordement + ligne)	2 029
Différentiel de coûts de la mixité (millions €, CE : 01/2010)	117	
Evolutivité	Mixité plaine du Roussillon (Rac I + faisceau fret)	
Phasage	Phasable à Nissan (desserte biterrois par GN et Narbonnais par GC), Phasage à Narbonne incompatible avec GN à Narbonne	
Compatibilité LTN	Rac K & L inutiles si couloir Sud	

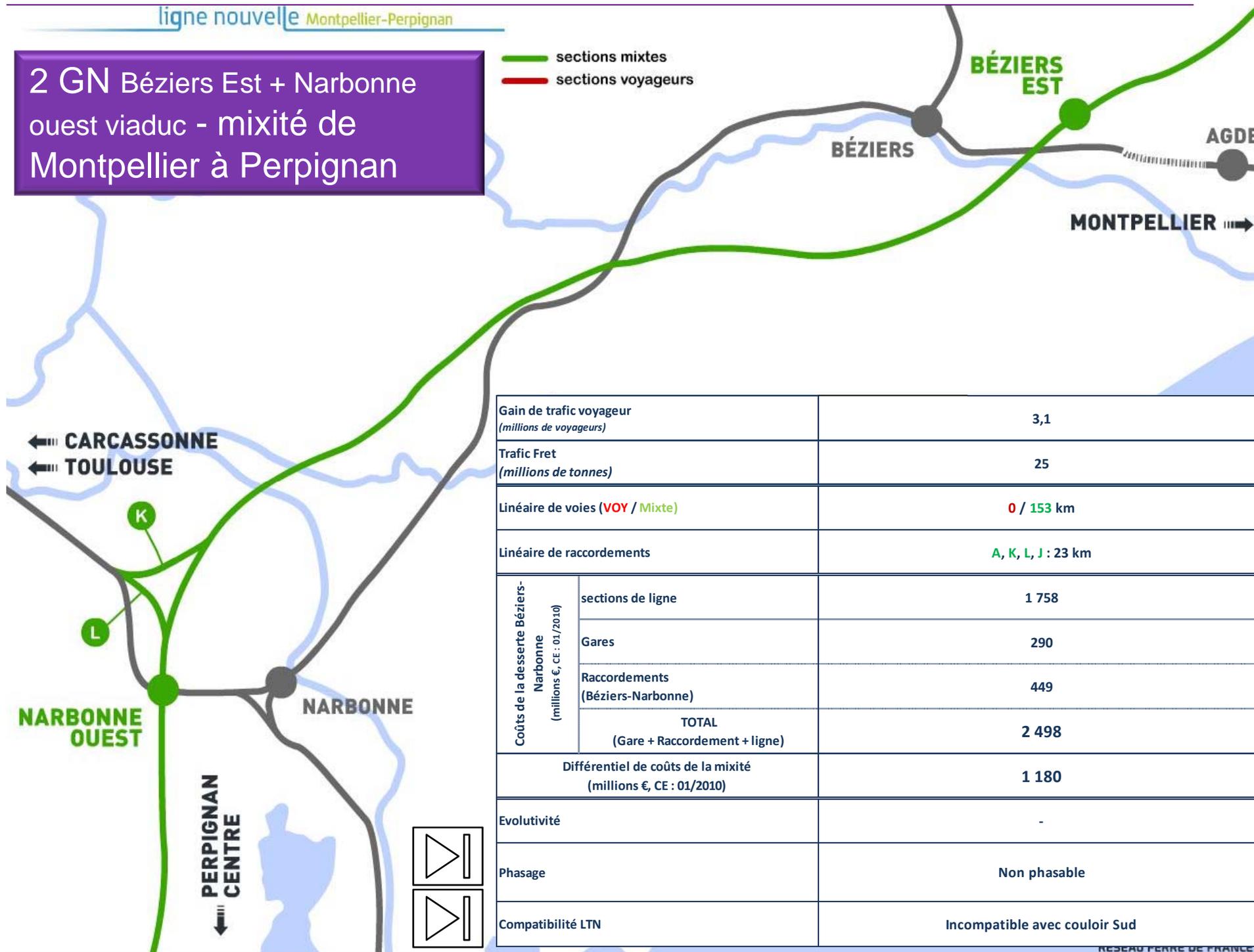
2 GN Béziers Est + Narbonne ouest viaduc - mixité de Montpellier à Narbonne



Gain de trafic voyageur (millions de voyageurs)		3,1
Trafic Fret (millions de tonnes)		25
Linéaire de voies (VOY / Mixte)		68 / 82 km
Linéaire de raccordements		A, D, K, L, J : 27 km
Coûts de la desserte Béziers-Narbonne (millions €, CE : 01/2010)	sections de ligne	1 465
	Gares	280
	Raccordements (Béziers-Narbonne)	449
	TOTAL (Gare + Raccordement + ligne)	2 195
Différentiel de coûts de la mixité (millions €, CE : 01/2010)		283
Evolutivité		Mixité plaine du Roussillon (Rac I + faisceau fret)
Phasage		Phasable à Nissan (desserte biterrois par GN et Narbonnais par GC), Phasage à Narbonne incompatible avec GN à Narbonne
Compatibilité LTN		Rac K & L inutiles si couloir Sud

2 GN Béziers Est + Narbonne ouest viaduc - mixité de Montpellier à Perpignan

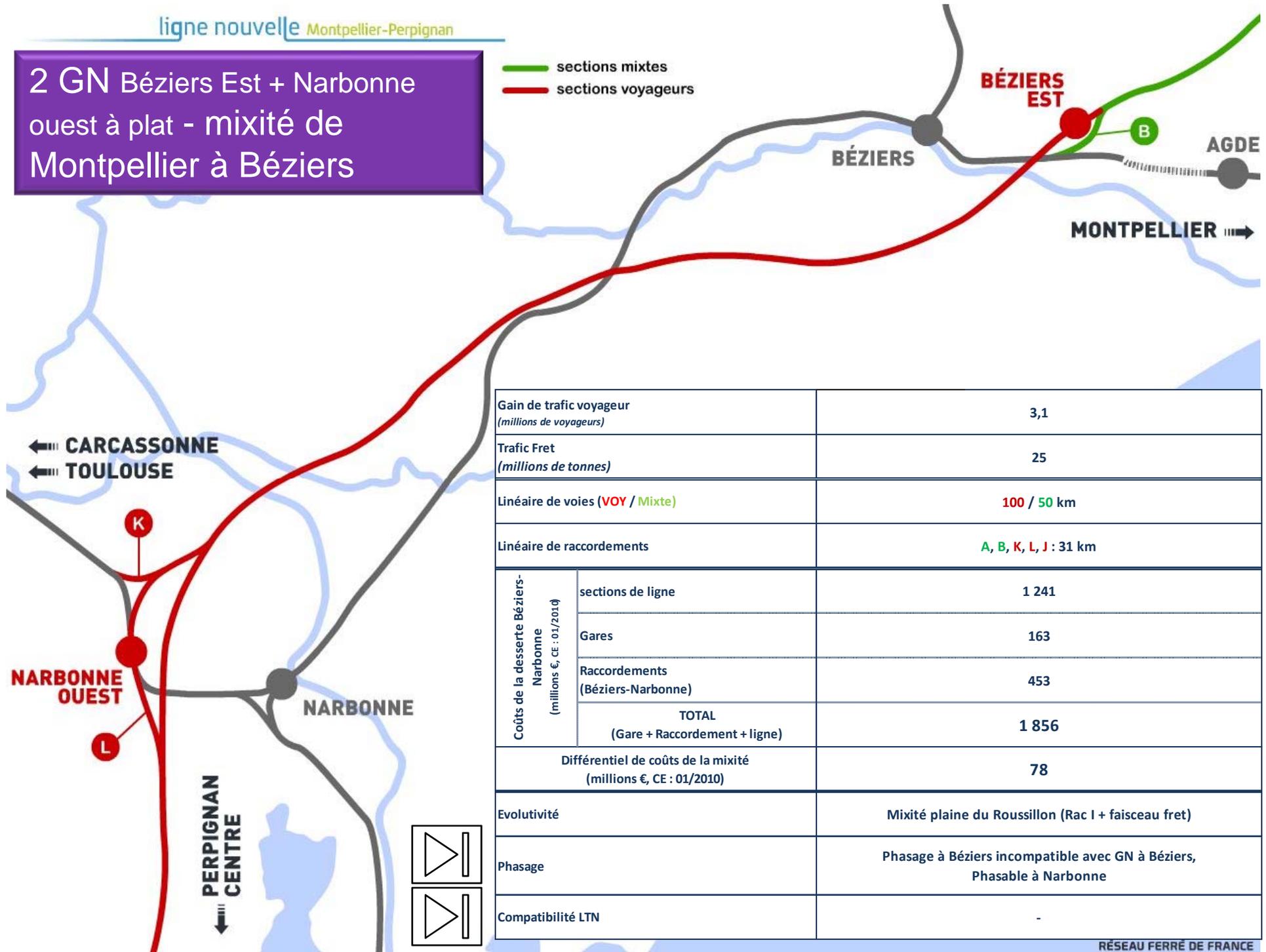
- sections mixtes
- sections voyageurs



Gain de trafic voyageur (millions de voyageurs)	3,1	
Trafic Fret (millions de tonnes)	25	
Linéaire de voies (VOY / Mixte)	0 / 153 km	
Linéaire de raccordements	A, K, L, J : 23 km	
Coûts de la desserte Béziers-Narbonne (millions €, CE : 01/2010)	sections de ligne	1 758
	Gares	290
	Raccordements (Béziers-Narbonne)	449
	TOTAL (Gare + Raccordement + ligne)	2 498
Différentiel de coûts de la mixité (millions €, CE : 01/2010)		1 180
Evolutivité		-
Phasage		Non phasable
Compatibilité LTN		Incompatible avec couloir Sud

2 GN Béziers Est + Narbonne ouest à plat - mixité de Montpellier à Béziers

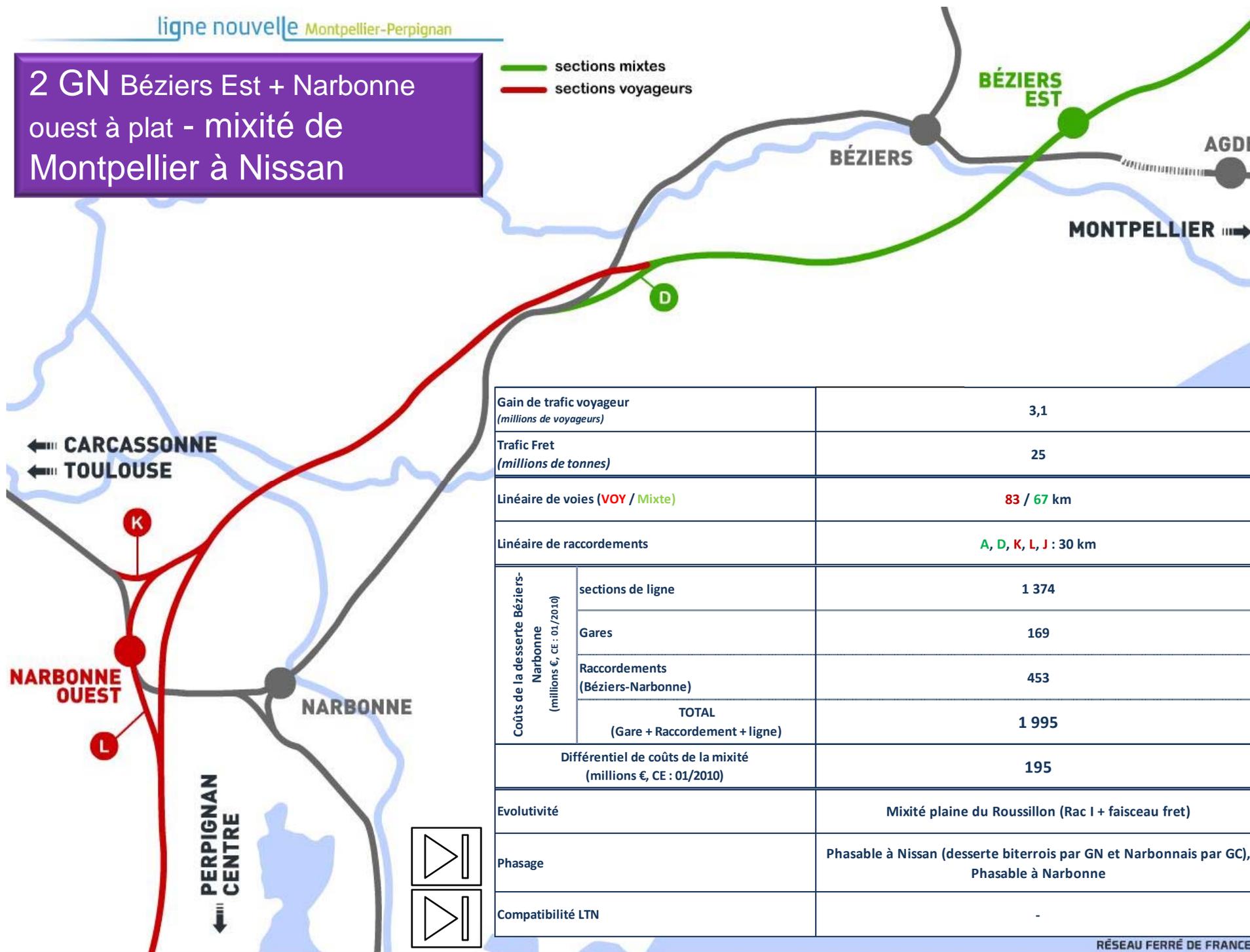
— sections mixtes
— sections voyageurs



Gain de trafic voyageur (millions de voyageurs)	3,1	
Trafic Fret (millions de tonnes)	25	
Linéaire de voies (VOY / Mixte)	100 / 50 km	
Linéaire de raccordements	A, B, K, L, J : 31 km	
Coûts de la desserte Béziers-Narbonne (millions €, CE : 01/2010)	sections de ligne	1 241
	Gares	163
	Raccordements (Béziers-Narbonne)	453
	TOTAL (Gare + Raccordement + ligne)	1 856
Différentiel de coûts de la mixité (millions €, CE : 01/2010)		78
Evolutivité	Mixité plaine du Roussillon (Rac I + faisceau fret)	
Phasage	Phasage à Béziers incompatible avec GN à Béziers, Phasable à Narbonne	
Compatibilité LTN	-	

2 GN Béziers Est + Narbonne ouest à plat - mixité de Montpellier à Nissan

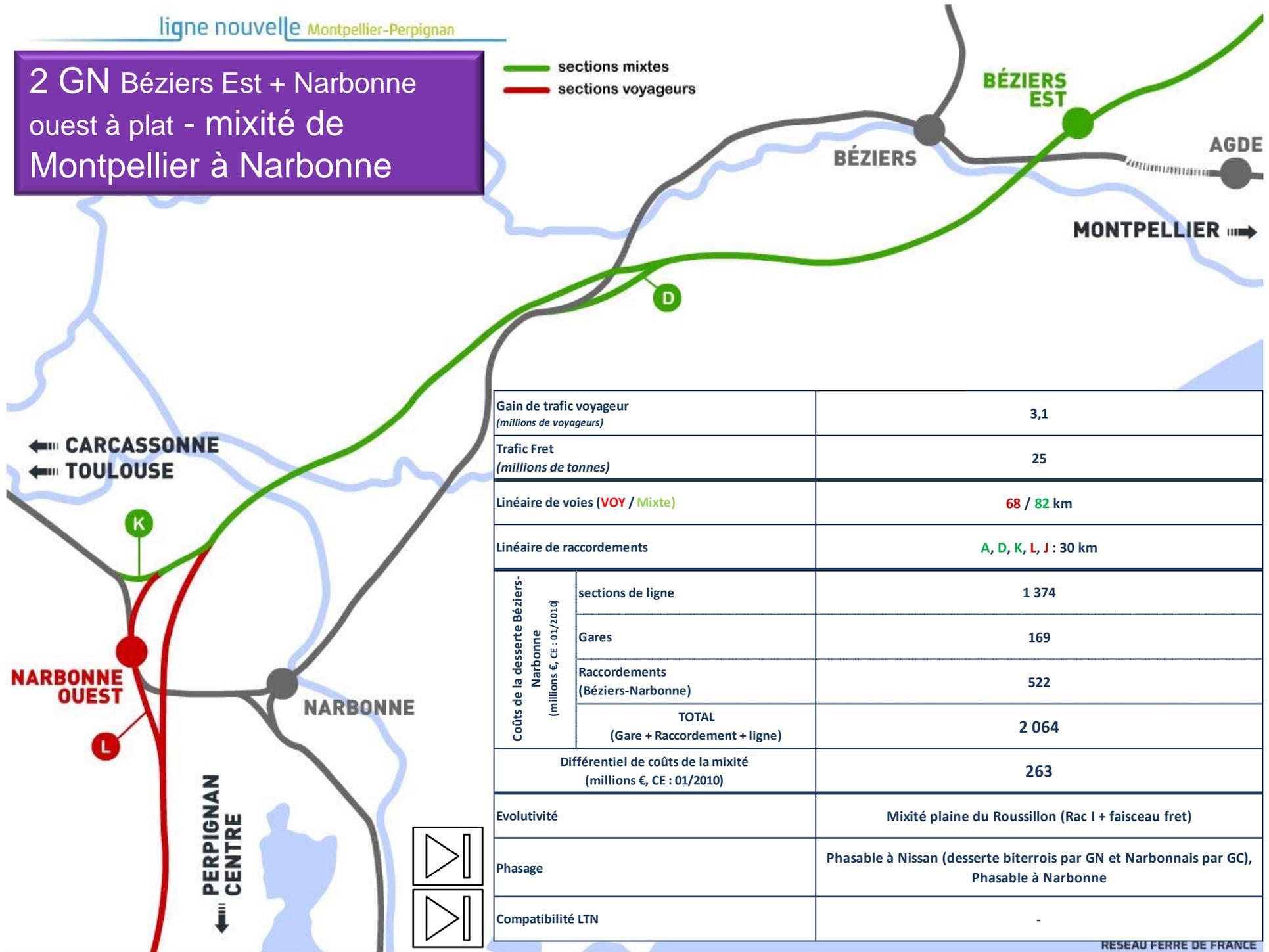
— sections mixtes
— sections voyageurs



Gain de trafic voyageur (millions de voyageurs)	3,1	
Trafic Fret (millions de tonnes)	25	
Linéaire de voies (VOY / Mixte)	83 / 67 km	
Linéaire de raccordements	A, D, K, L, J : 30 km	
Coûts de la desserte Béziers-Narbonne (millions €, CE : 01/2010)	sections de ligne	1 374
	Gares	169
	Raccordements (Béziers-Narbonne)	453
	TOTAL (Gare + Raccordement + ligne)	1 995
Différentiel de coûts de la mixité (millions €, CE : 01/2010)	195	
Evolutivité	Mixité plaine du Roussillon (Rac I + faisceau fret)	
Phasage	Phasable à Nissan (desserte biterrois par GN et Narbonnais par GC), Phasable à Narbonne	
Compatibilité LTN	-	

2 GN Béziers Est + Narbonne ouest à plat - mixité de Montpellier à Narbonne

— sections mixtes
— sections voyageurs



Gain de trafic voyageur (millions de voyageurs)	3,1	
Trafic Fret (millions de tonnes)	25	
Linéaire de voies (VOY / Mixte)	68 / 82 km	
Linéaire de raccordements	A, D, K, L, J : 30 km	
Coûts de la desserte Béziers- Narbonne (millions €, CE : 01/2010)	sections de ligne	1 374
	Gares	169
	Raccordements (Béziers-Narbonne)	522
	TOTAL (Gare + Raccordement + ligne)	2 064
Différentiel de coûts de la mixité (millions €, CE : 01/2010)	263	
Evolutivité	Mixité plaine du Roussillon (Rac I + faisceau fret)	
Phasage	Phasable à Nissan (desserte biterrois par GN et Narbonnais par GC), Phasable à Narbonne	
Compatibilité LTN	-	

Déroulé du comité technique

- ➔ **Rappel des principales conclusions**
- ➔ **Compatibilité desserte / mixité**
- ➔ **Présentation des scénarios**
- ➔ **Scénarios « projet » à soumettre au COPIL du 8 octobre 2012**

Linéaire de tunnels et d'ouvrages d'art non courants (OANC)

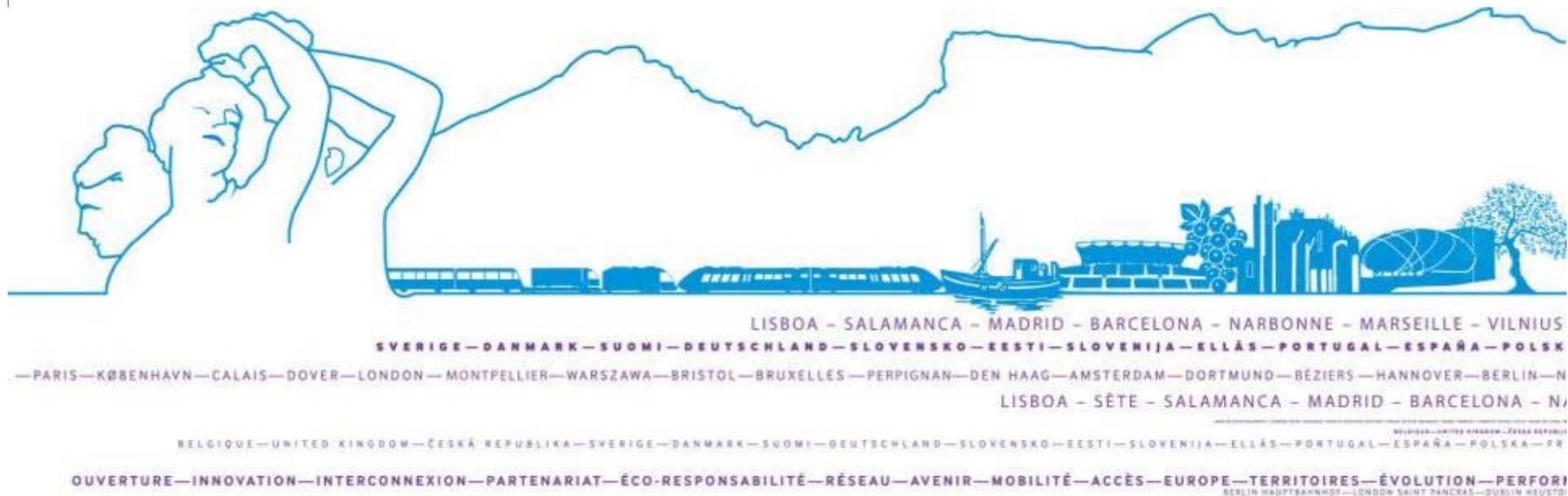
		MIXITE								
		<i>de Montpellier à Béziers</i>		<i>de Montpellier à Nissan</i>		<i>de Montpellier à Narbonne</i>		<i>de Montpellier à Perpignan</i>		
DESSERTE	Gares centres					OANC : Tunnels :	22 748 m 3 275 m			
	1 gare nouvelle	Béziers Est								
		Nissan	OANC : Tunnels :	20 453 m 2 510 m	OANC : Tunnels :	21 196 m 2 510 m	OANC : Tunnels :	21 167 m 3 150 m	OANC : Tunnels :	25 279 m 15 286 m
		Narbonne viaduc								
		Narbonne à plat								
	2 Gares nouvelles	Béziers Est + Narbonne viaduc	OANC : Tunnels :	21 769 m 2 710 m	OANC : Tunnels :	22 264 m 2 710 m	OANC : Tunnels :	22 264 m 3 275 m	OANC : Tunnels :	25 279 m 15 286 m
		Béziers Est + Narbonne à plat	OANC : Tunnels :	20 453 m 2 510 m	OANC : Tunnels :	21 196 m 2 510 m	OANC : Tunnels :	21 167 m 3 150 m		

Différentiel de coût entre scénarios par rapport au moins cher

		MIXITE				
		<i>de Montpellier à Béziers</i>	<i>de Montpellier à Nissan</i>	<i>de Montpellier à Narbonne</i>	<i>de Montpellier à Perpignan</i>	
DESSERTE	Gares centres			301		
	1 gare nouvelle	Béziers Est				
		Nissan	0	117	186	1 230
		Narbonne viaduc				
		Narbonne à plat				
	2 Gares nouvelles	Béziers Est + Narbonne viaduc	77	200	366	1 401
		Béziers Est + Narbonne à plat	43	166	235	

Scénarios « projet » à soumettre au COPIL

- ➔ Scénario mixité de Montpellier à Perpignan + 2 gares nouvelles à Béziers Est et Narbonne Ouest
- ➔ Scénario mixité de Montpellier à Perpignan + 1 gare nouvelle à Nissan
- ➔ Scénario mixité de Montpellier à Béziers + 1 gare nouvelle à Nissan
- ➔ Scénario mixité de Montpellier à Béziers + 2 gares nouvelles à Béziers Est et Narbonne Ouest
- ➔ Scénario mixité de Montpellier à Nissan + 2 gares nouvelles à Béziers Est et Narbonne Ouest



Comité technique n°7
Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan
 Montpellier – 27 septembre 2012

ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

