

LISBOA – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA – NARBONNE – MARSEILLE – VILNIUS
 SVERIGE – DANMARK – SUOMI – DEUTSCHLAND – SLOVENSKO – EESTI – SLOVENIJA – ELLÄS – PORTUGAL – ESPAÑA – POLSK
 — PARIS — KØBENHAVN — CALAIS — DOVER — LONDON — MONTPELLIER — WARSZAWA — BRISTOL — BRUXELLES — PERPIGNAN — DEN HAAG — AMSTERDAM — DORTMUND — BÉZIERS — HANNOVER — BERLIN — N
 LISBOA – SÈTE – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA – N
 BELGIQUE — UNITED KINGDOM — ČESKÁ REPUBLIKA — SVERIGE — DANMARK — SUOMI — DEUTSCHLAND — SLOVENSKO — EESTI — SLOVENIJA — ELLÄS — PORTUGAL — ESPAÑA — POLSKA — FR
 OUVERTURE — INNOVATION — INTERCONNEXION — PARTENARIAT — ÉCO-RESPONSABILITÉ — RÉSEAU — AVENIR — MOBILITÉ — ACCÈS — EUROPE — TERRITOIRES — ÉVOLUTION — PERFORI
 BERLIN HAUPTBAHNHOF — LONDON SAINT PANCRAS — DUBLIN HEUSTOI

Comité de pilotage n° 5
Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan
Montpellier – 27 juillet 2012

Déroulé du comité de pilotage

1^{ère} partie

- ✓ Ouverture par le Préfet de Région et le Président de Région
- ✓ Intervention du Garant de la concertation
- ✓ Rappel du planning et des scénarii de desserte par RFF
- ✓ Présentation des 3 projets de nouvelles dessertes
- ✓ Questions/réponses avec les partenaires cofinanceurs

2^{nde} partie

- ✓ Résultats d'étude - Desserte du territoire
- ✓ Résultats d'étude - Mixité de la ligne nouvelle

Déroulé de la présentation RFF



Calendrier du projet

- Concertation
- Planning



Desserte du territoire

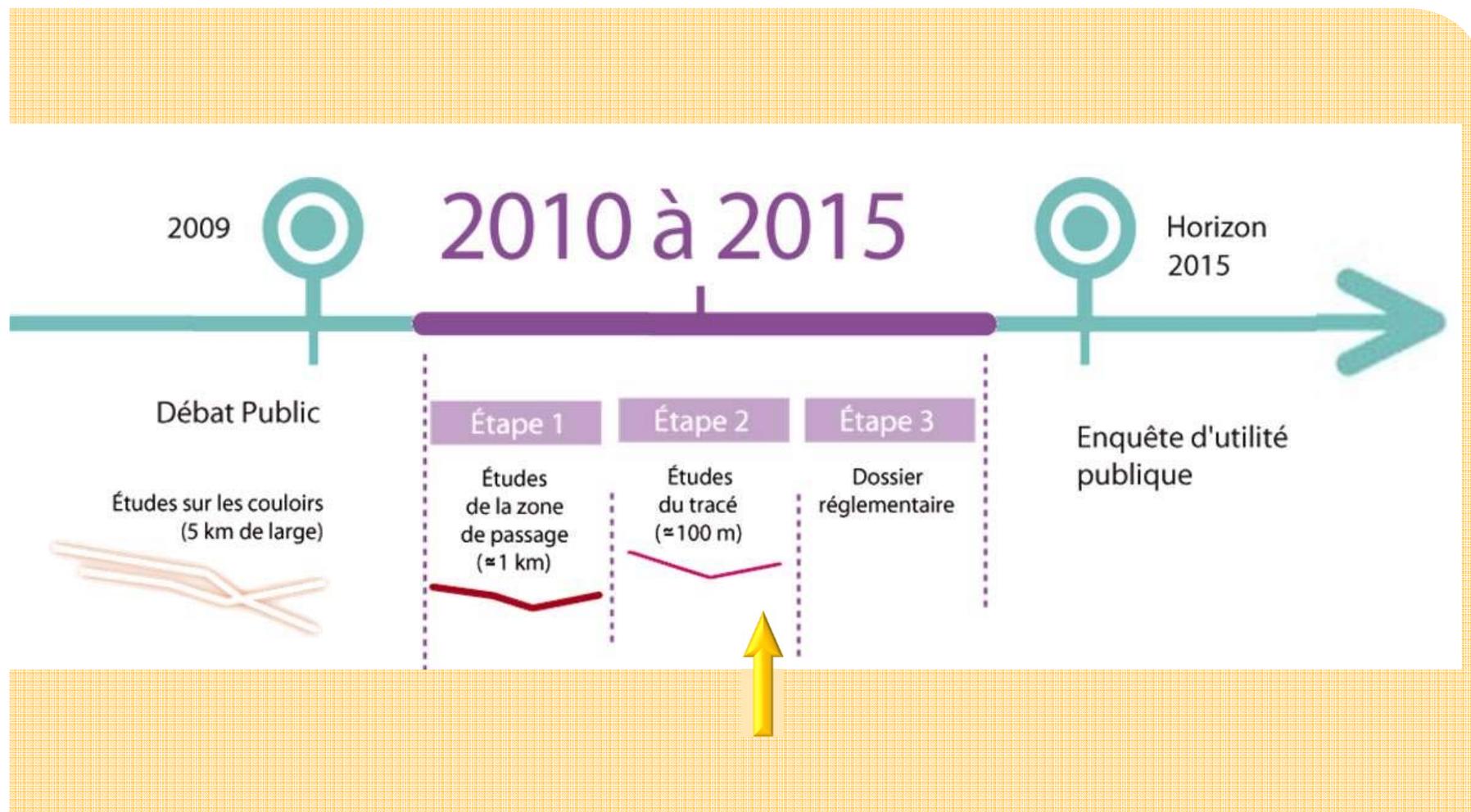
- Rappel de la décision ministérielle – Etape 1
- Résultats des études



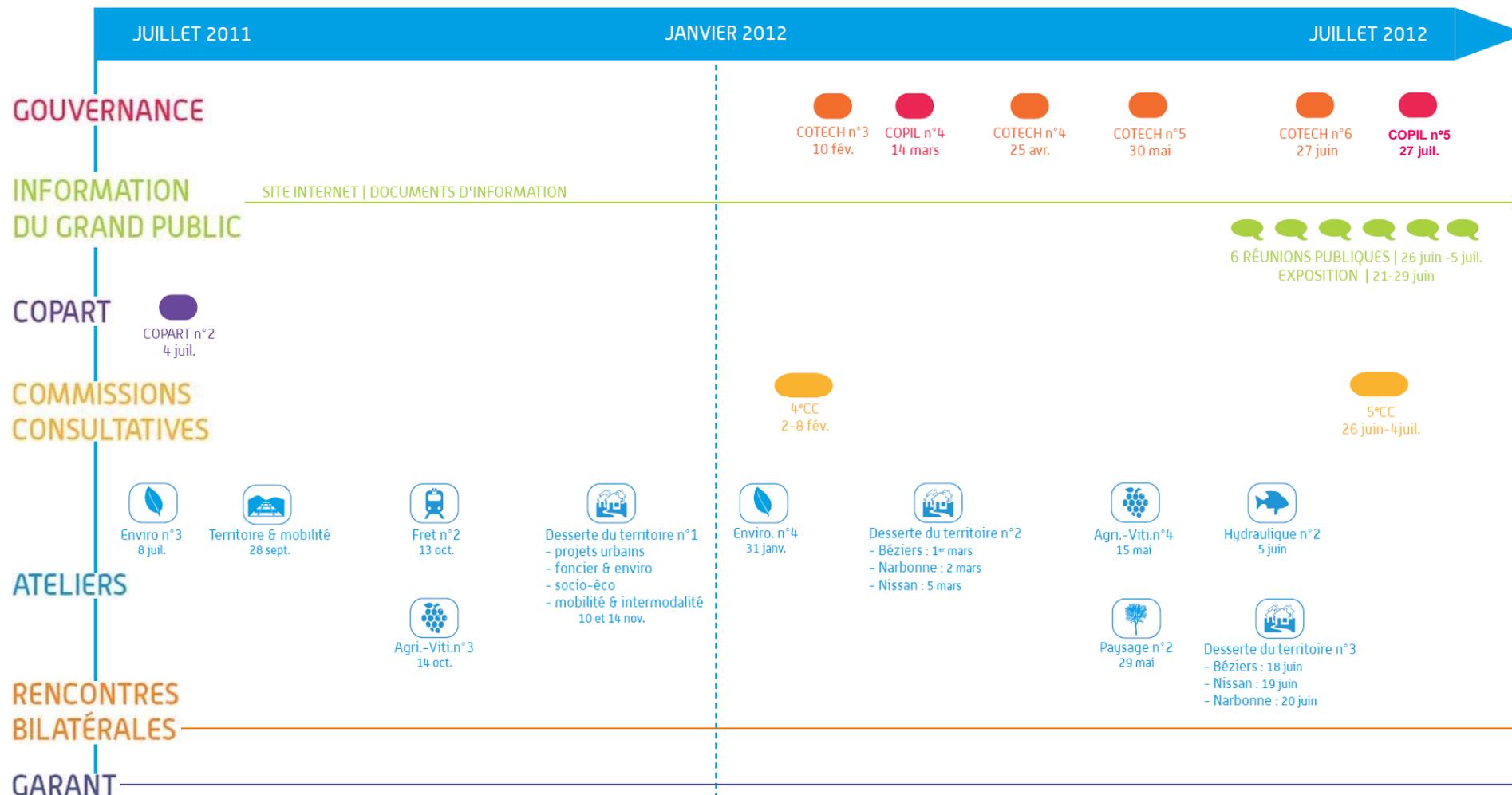
Mixité de la ligne nouvelle

- Rappel de la décision ministérielle – Etape 1
- Résultats des études

Grandes étapes du projet



Planning de la concertation en étape 2

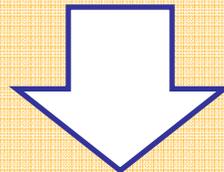


Concertation et gouvernance

- ➔ Gares et mixité : COPIL le 27 juillet 2012
COPIL à la rentrée 2012

Décision ministérielle : fin 2012

- ➔ Analyse variantes et choix du tracé



COPIL : automne 2012

Déroulé du comité de pilotage



Calendrier du projet

- Concertation
- Planning



Desserte du territoire

- Rappel de la décision ministérielle – Etape 1
- Résultats des études



Mixité de la ligne nouvelle

- Rappel de la décision ministérielle – Etape 1
- Résultats des études

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. »

Les scénarios de desserte

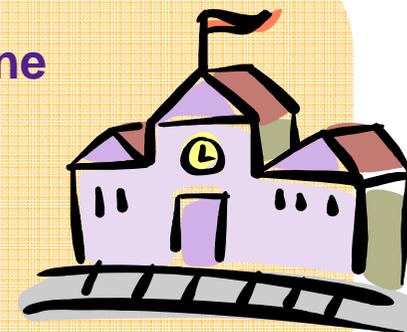
➔ Desserte par les gares centre de Béziers et de Narbonne

➔ Desserte par une gare nouvelle

- Nissan-lez-Ensérune
- Béziers
- Narbonne

➔ Desserte par deux gares nouvelles à Béziers et à Narbonne

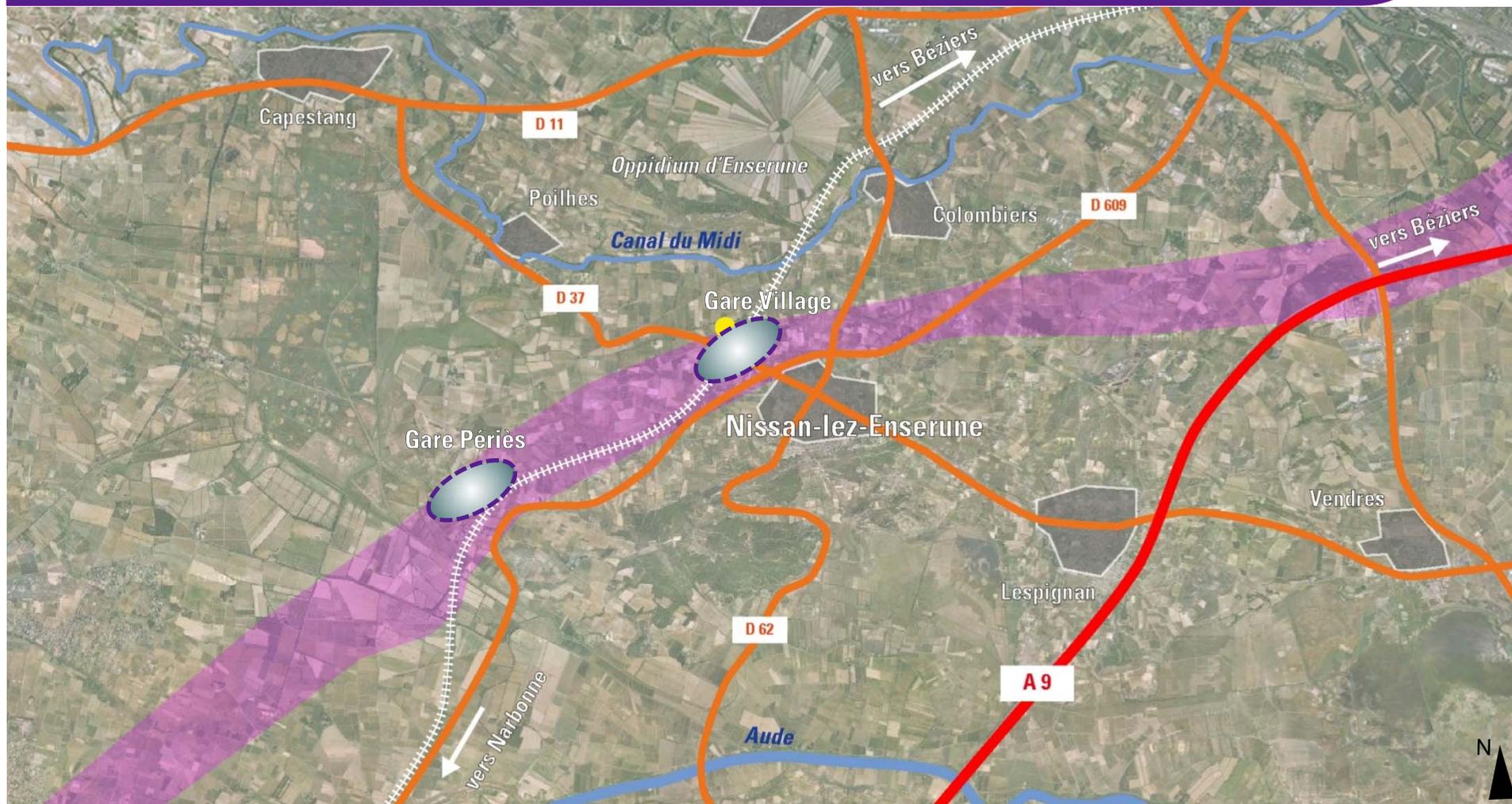
➔ Possibilité de desserte par une gare nouvelle à Rivesaltes



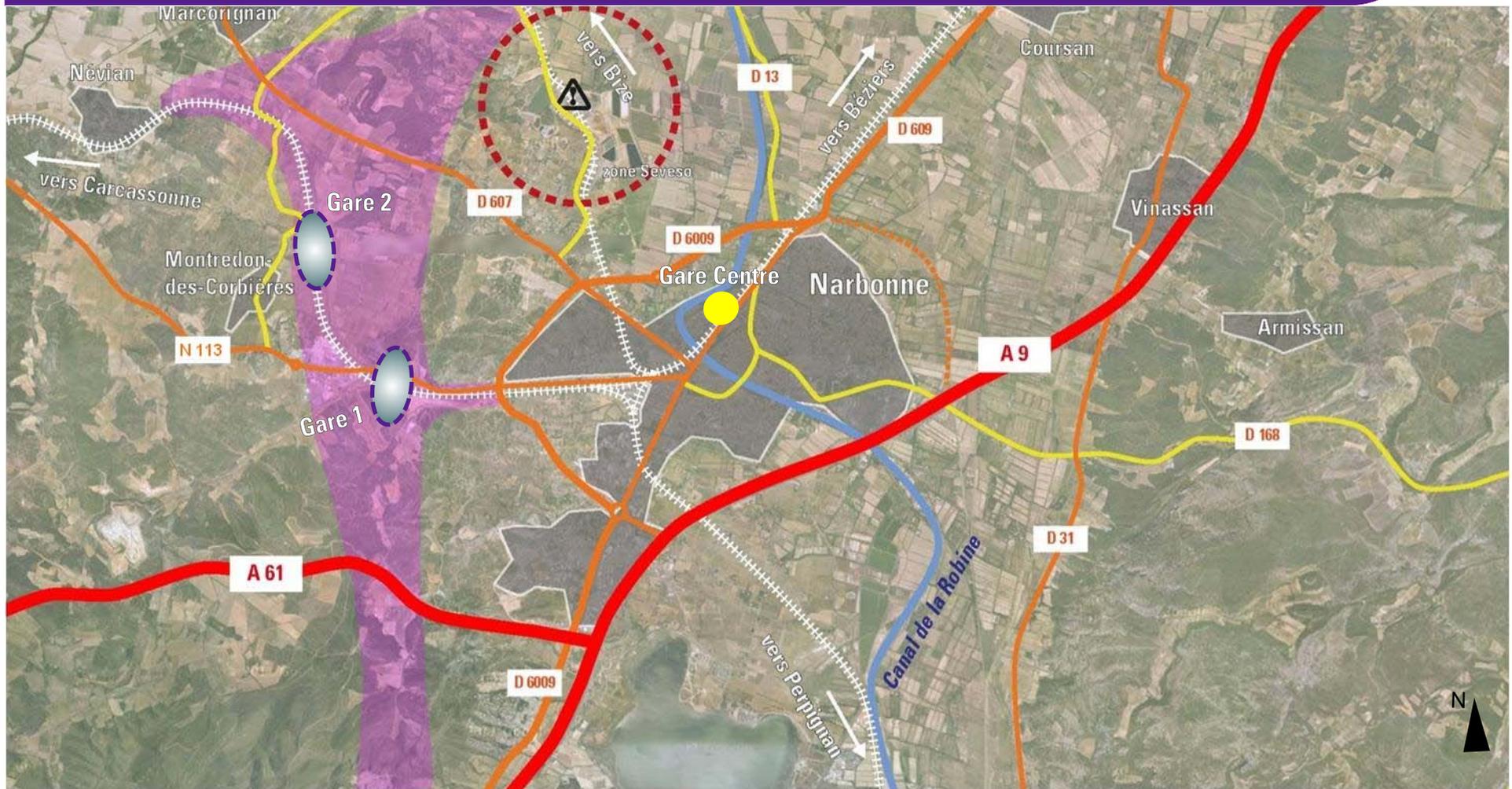
Secteur « Béziers Est » (2 sites)



Secteur « Nissan-lez-Ensérune » (2 sites)



Secteur « Narbonne ouest » (2 sites)



Etude de desserte par les partenaires

- ➔ Une démarche partenariale proposée par RFF suite à la Décision ministérielle de fin d'étape 1
- ➔ Adhésion des 3 porteurs de projet à la démarche - Chaque porteur de projet à produit un dossier complet
- ➔ Forte implication menée en un laps de temps court (6 mois)
- ➔ Un processus vertueux où le projet de territoire vient avant la solution technique

Déroulé du comité de pilotage

1^{ère} partie

- ✓ Ouverture par le Préfet de Région et le Président de Région
- ✓ Intervention du Garant de la concertation
- ✓ Rappel du planning et des scénarii de desserte par RFF
- ✓ **Présentation des 3 projets de nouvelles dessertes**
- ✓ Questions/réponses avec les partenaires cofinanceurs

2^{nde} partie

- ✓ Résultats d'étude - Desserte du territoire
- ✓ Résultats d'étude - Mixité de la ligne nouvelle

Trafics projet selon les scénarios

- ➔ Les scénarios avec les **gares nouvelles** sont les **plus attractifs**
- ➔ Le scénario « gare nouvelle à Nissan » capte peu de clientèle supplémentaire par rapport au scénario « gares centres »
- ➔ Les scénarios une « gare nouvelle à Béziers » ou « Narbonne » ne profitent qu'à une partie du territoire
- ➔ Le scénario avec **2 gares nouvelles** a la **plus grande zone de chalandise** et un **gain de trafic le plus important**

Arrêts attractifs - desserte grandes lignes (2020 – avec projet LNMP)

Desserte par gare (trains/jour), deux sens confondus	Gares centre	2 Gares nouvelles	1 Gare nouvelle		
			Nissan	Béziers Est	Narbonne ouest
Montpellier	32	32	32	32	32
Montpellier-TGV	66	66	66	66	66
Agde	20	8	8	16	24
Béziers	42	8	8	16	24
Béziers-Est		50		40	
Nissan			54		
Narbonne	42		8	40	26
Narbonne-Ouest		60			36
Perpignan	40	42	40	42	42

Desserte grandes lignes (2020)

- ➔ 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**
- ➔ 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)

Possibilité de gare nouvelle à Rivesaltes

- ➔ 2/3 de la population des Pyrénées Orientales est 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

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 se faire **sans le raccordement direct Montpellier Toulouse** (nécessite rebroussement en gare ou passage par Nissan)
- ➔ 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**

Déroulé du comité de pilotage



Calendrier du projet

- Concertation
- Planning



Desserte du territoire

- Rappel de la décision ministérielle – Etape 1
- Résultats des études



Mixité de la ligne nouvelle

- Rappel de la décision ministérielle – Etape 1
- Résultats des études

Décision ministérielle Etape 1 – 14 novembre 2011

La mixité de la ligne nouvelle

« Préciser la pertinence d'une mixité voyageurs/fret sur les différentes sections, ... , 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
- des montants d'investissements associés

... les décisions à venir sur la mixité détermineront donc la zone de passage préférentielle retenue entre l'option médiane et l'option littorale de la séquence 2 de Sales-le-Château à Peyriac-de-Mer »

Circulations ferroviaires 2012 & 2020 (avec projet LNMP)



Forte évolution entre 2012 et 2020

☐ Trains grandes lignes :

- + 70% sur Montpellier-Béziers
- + 100% sur Narbonne-Perpignan

☐ Trains régionaux :

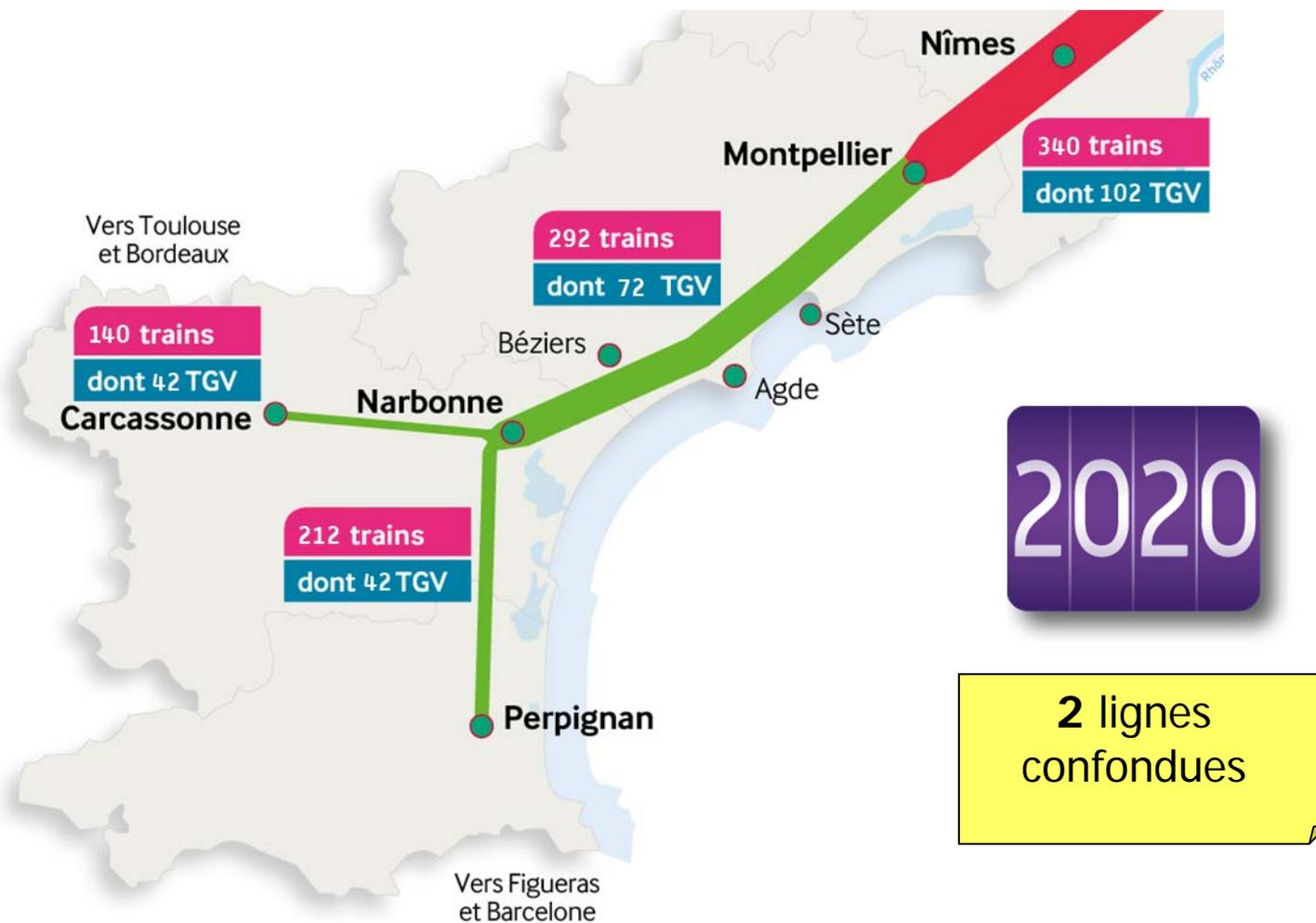
- + 50% sur Sète-Narbonne
- + 35% sur Narbonne-Perpignan

☐ Trains de fret :

- + 140% sur Sète-Narbonne
- + 258% sur Narbonne-Perpignan

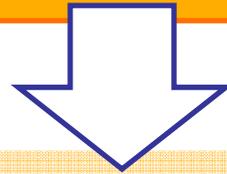
Circulations sur le corridor LR en 2020

(trains / jour, 2 sens, avec projet LNMP)



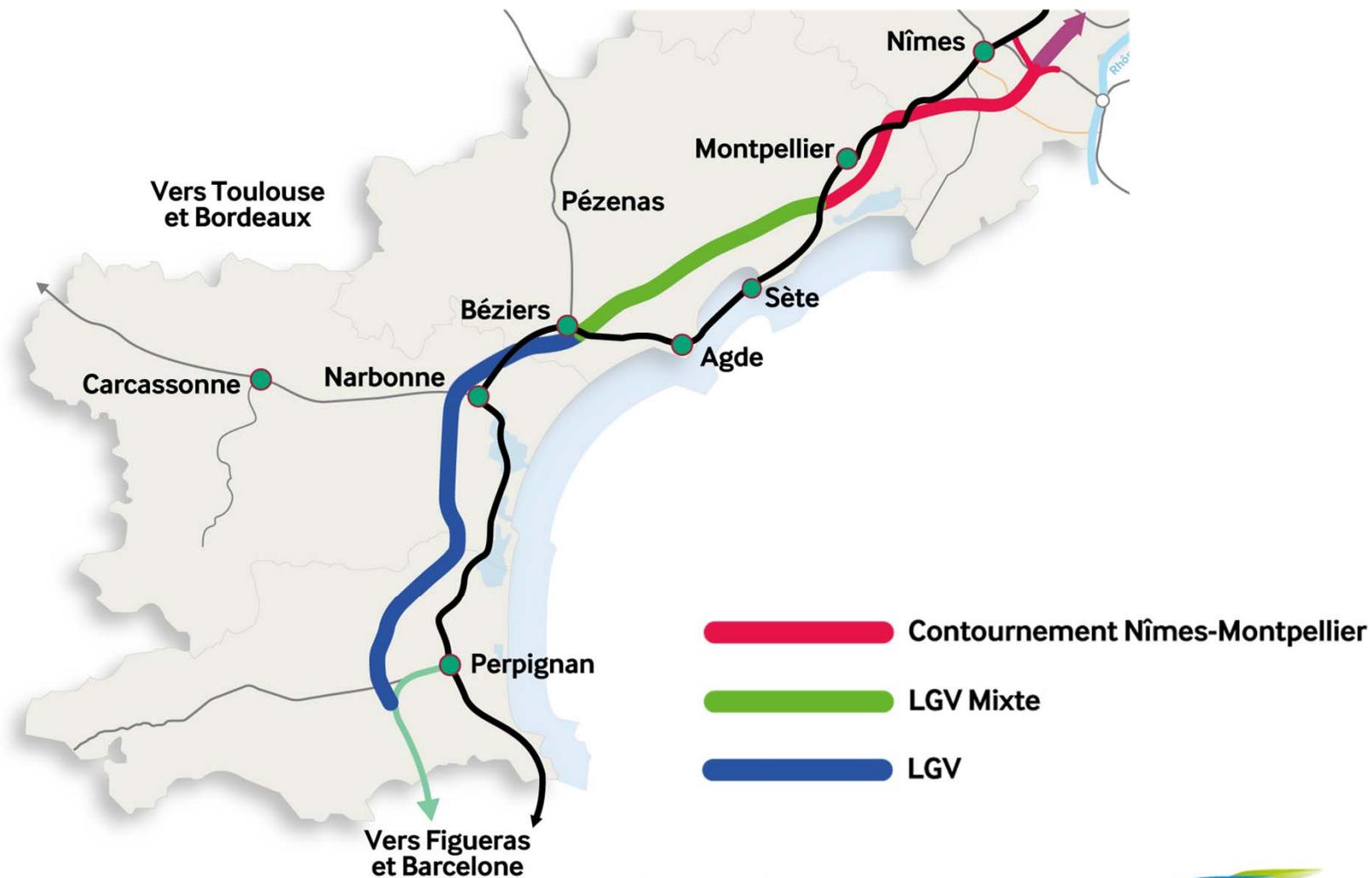
Scénarios de mixité étudiés

Report modal non lié au linéaire de mixité

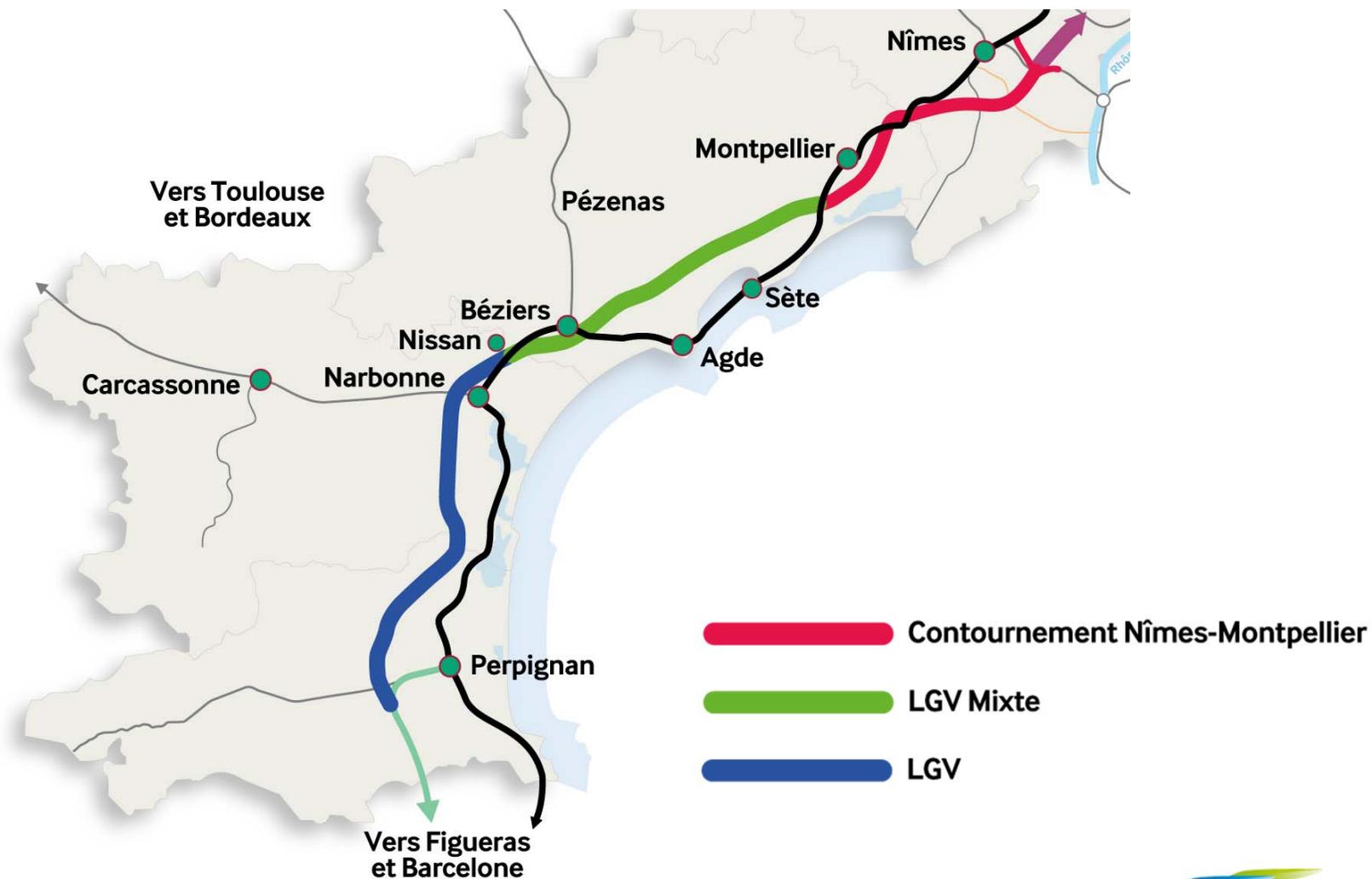


- ➔ LNMP mixte de Montpellier à Béziers
- ➔ LNMP mixte de Montpellier à Nissan
- ➔ LNMP mixte de Montpellier à Narbonne ouest
- ➔ LNMP mixte de Montpellier à Perpignan
- ➔ LNMP mixte dans la plaine du Roussillon

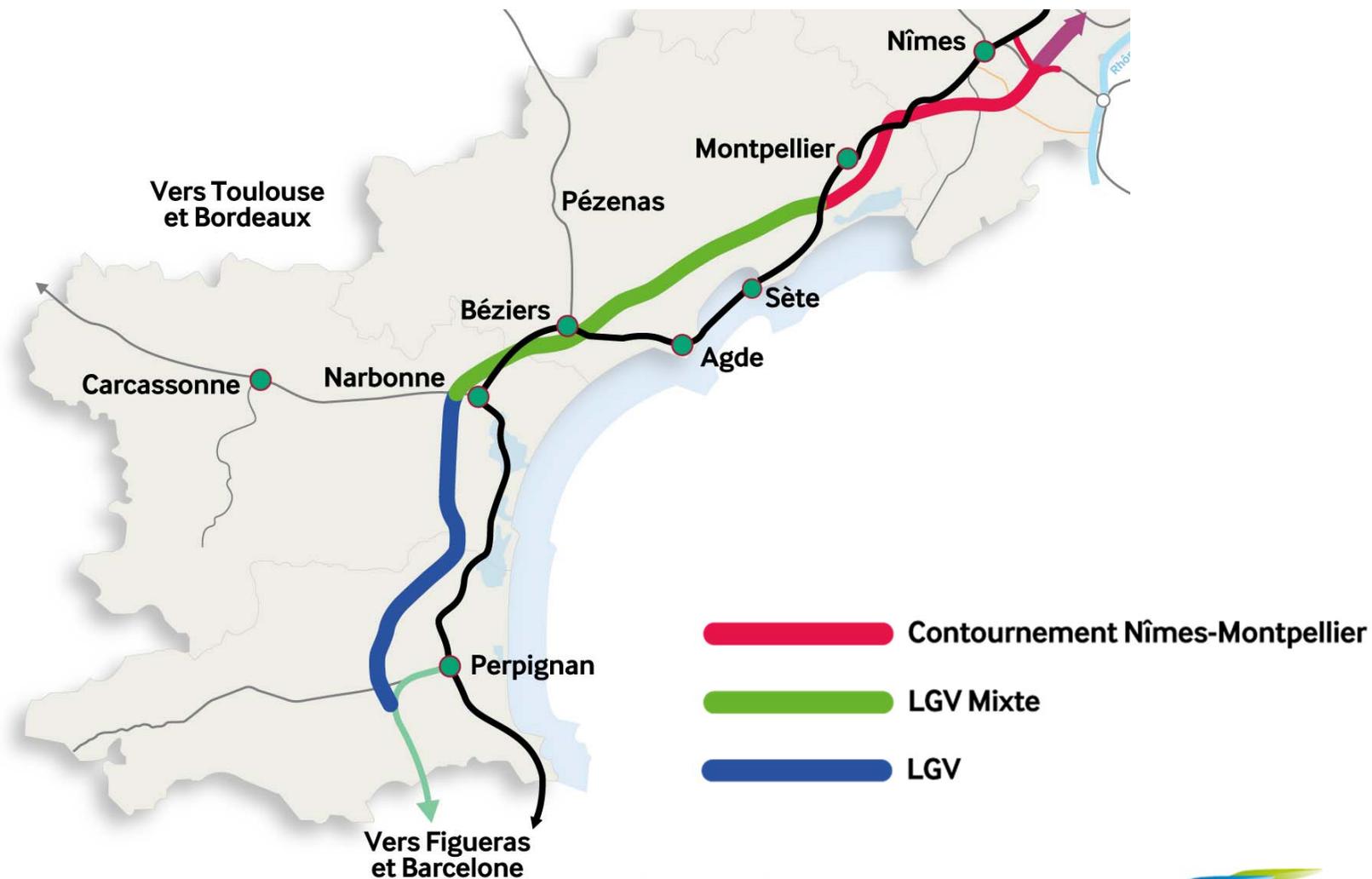
LNMP mixte de Montpellier à Béziers



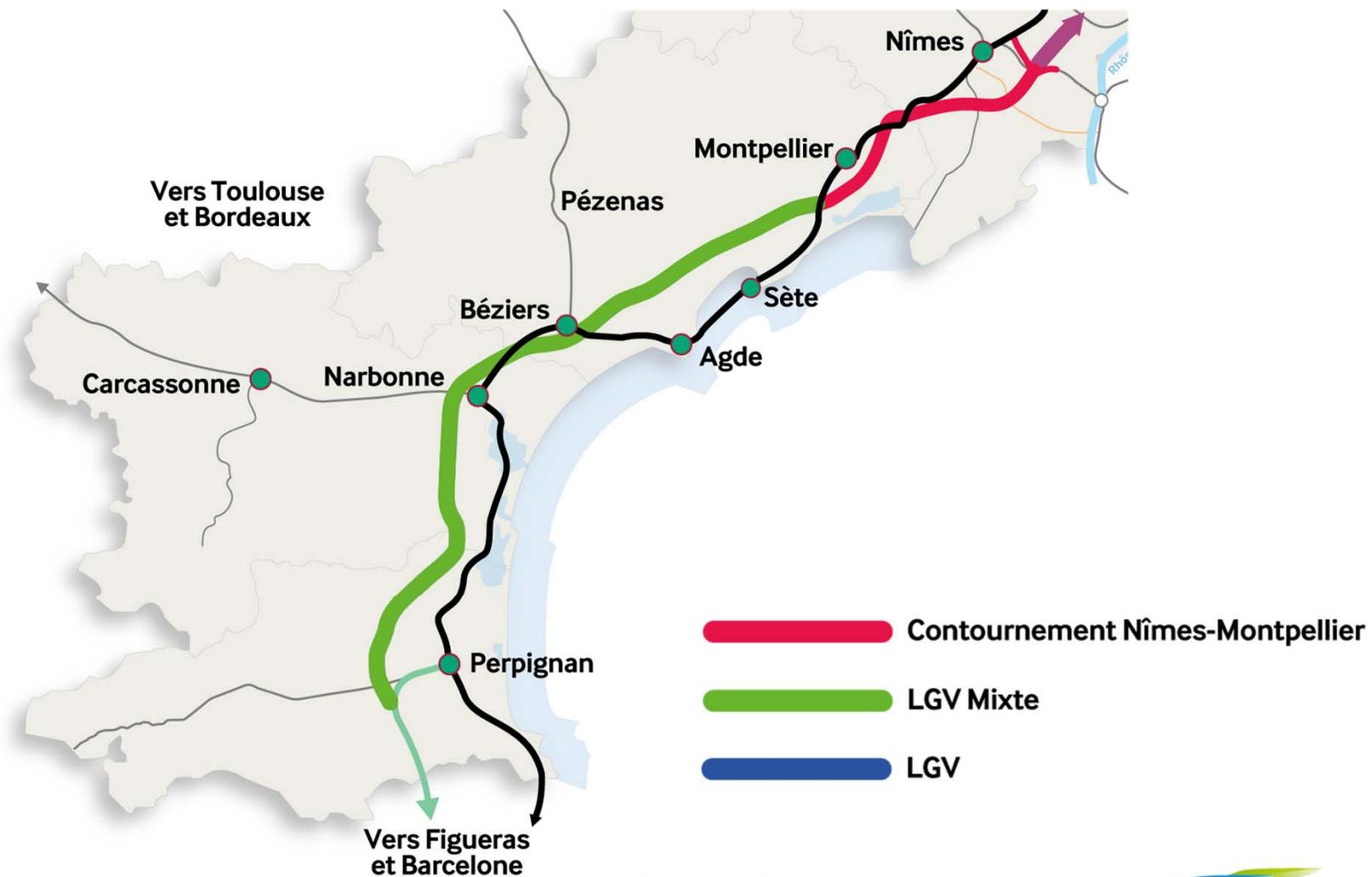
LNMP mixte de Montpellier à Nissan



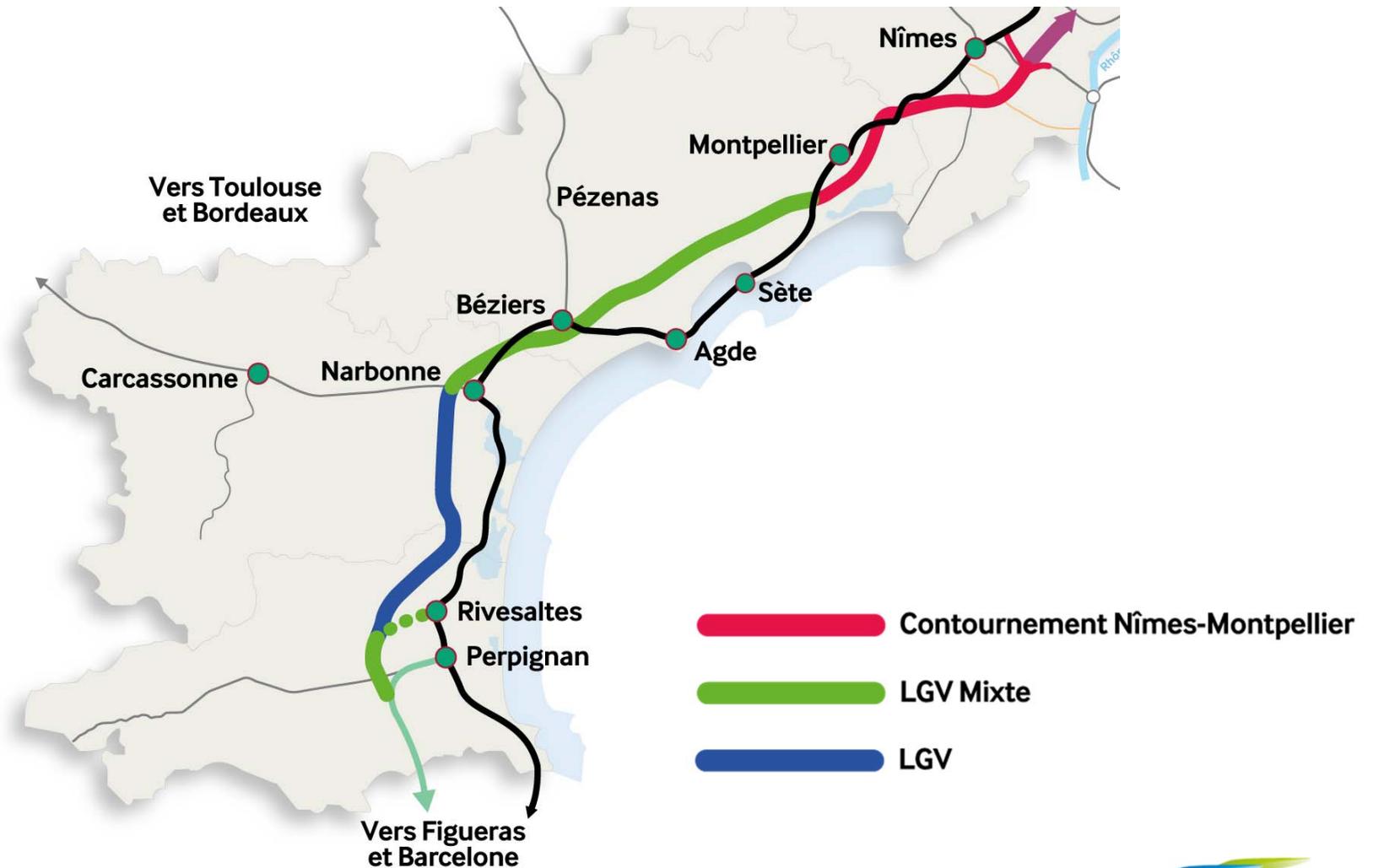
LNMP mixte de Montpellier à Narbonne



LNMP mixte de Montpellier à Perpignan

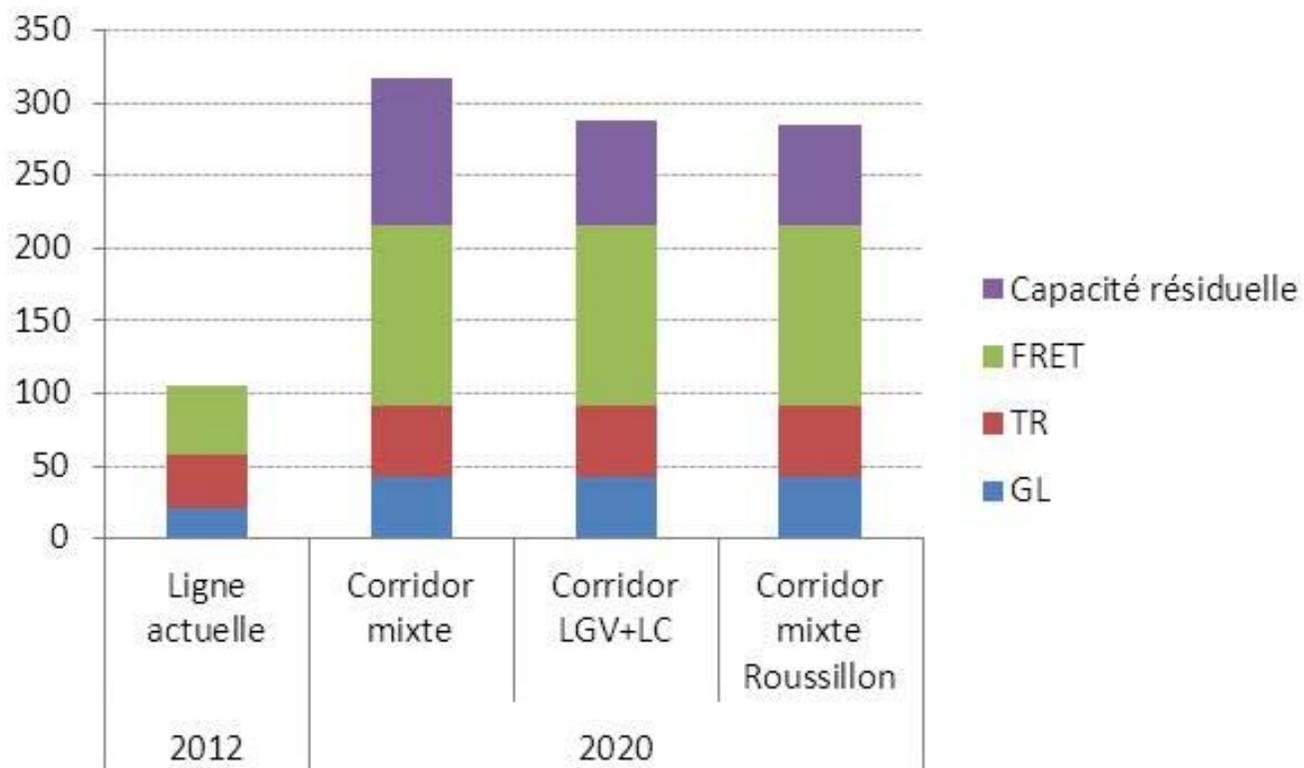


LNMP mixte dans la plaine du Roussillon



Capacité résiduelle sur le corridor mixte

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



Capacité résiduelle sur le corridor mixte



Exploitation du doublet de ligne

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

Capacité résiduelle au-delà de 2050



Tous les scénarios de mixité permettent :

- Le développement des services voyageurs régionaux (desserte péri-urbaine et intercity)
- 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

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 **2 km** (voy médian) à **12,4 km** (mixte littorale)

Mixité et infrastructures

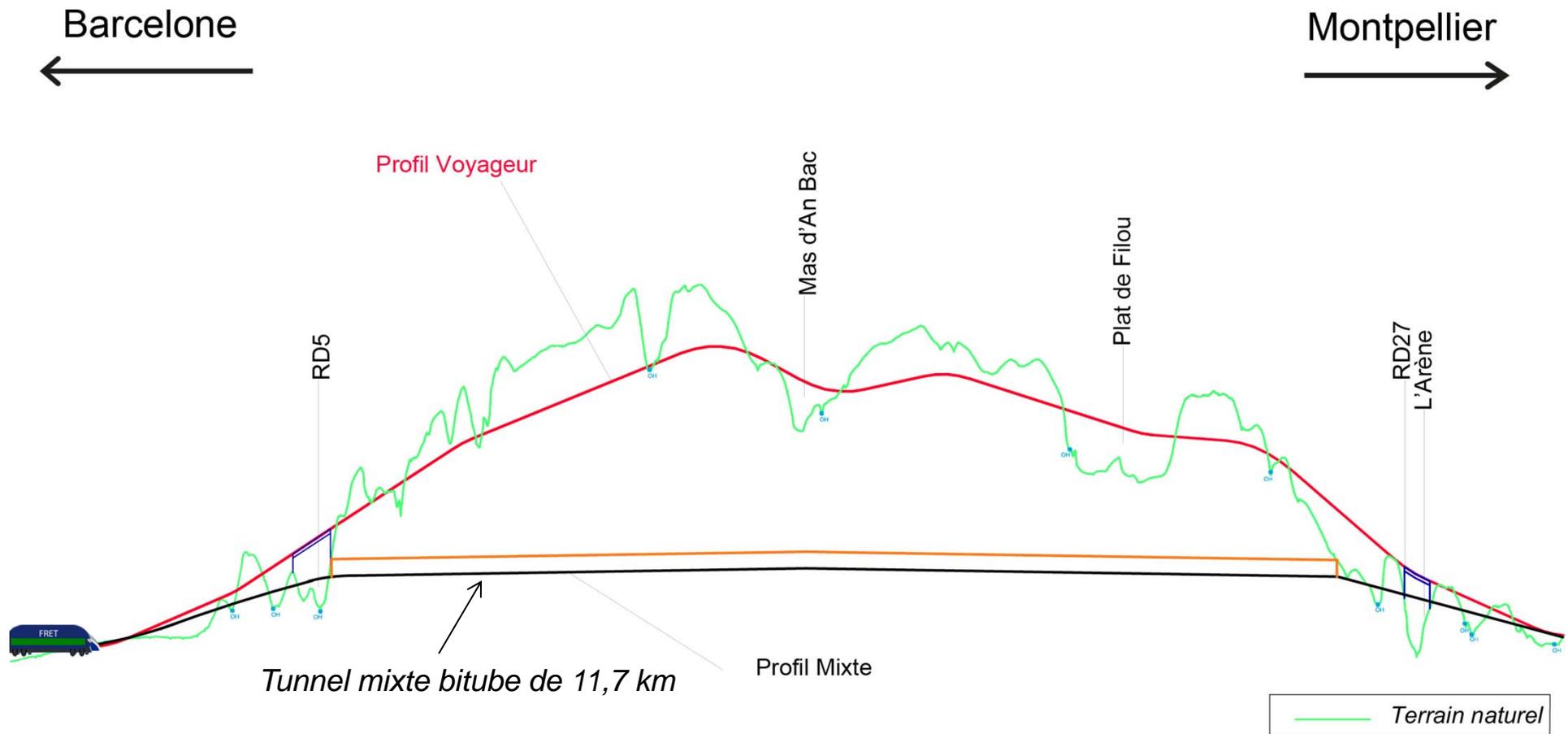


Demande du COPIL n°4 du 14 mars 2012

« *Approfondir la solution d'une variante médiane mixte* »

Sur le secteur Salses - Roquefort, il devient nécessaire
de creuser un tunnel de **11,7 km** (mixte médiane)

Exemple : ZPP mixte médiane (Corbières)



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

— Planning court terme

Chiffrage des différents tracés



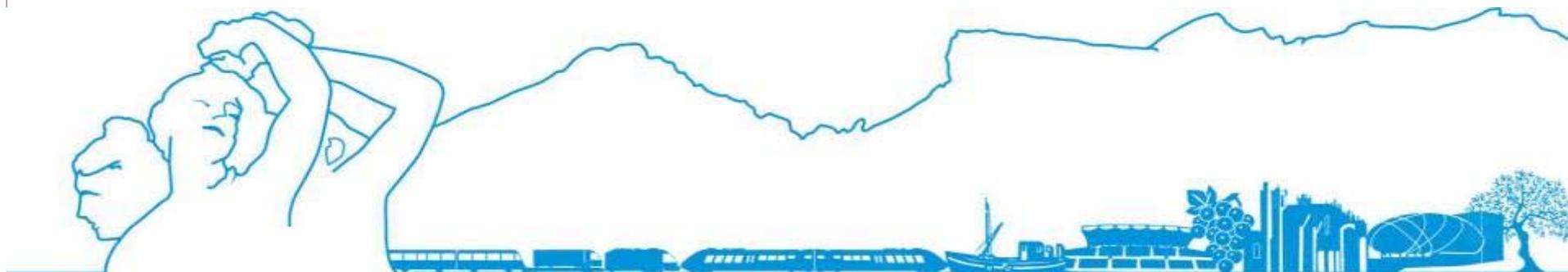
Analyse multicritère des variantes



Assemblage de scénarii fonctionnels



Choix du tracé + desserte + mixité



LISBOA – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA – NARBONNE – MARSEILLE – VILNIUS
 SVERIGE – DANMARK – SUOMI – DEUTSCHLAND – SLOVENSKO – EESTI – SLOVENIJA – ELLÄS – PORTUGAL – ESPAÑA – POLSK
 — PARIS — KØBENHAVN — CALAIS — DOVER — LONDON — MONTPELLIER — WARSZAWA — BRISTOL — BRUXELLES — PERPIGNAN — DEN HAAG — AMSTERDAM — DORTMUND — BÉZIERS — HANNOVER — BERLIN — N
 LISBOA – SÈTE – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA – N
 BELGIQUE — UNITED KINGDOM — ČESKÁ REPUBLIKA — SVERIGE — DANMARK — SUOMI — DEUTSCHLAND — SLOVENSKO — EESTI — SLOVENIJA — ELLÄS — PORTUGAL — ESPAÑA — POLSKA — FR
 OUVERTURE — INNOVATION — INTERCONNEXION — PARTENARIAT — ÉCO-RESPONSABILITÉ — RÉSEAU — AVENIR — MOBILITÉ — ACCÈS — EUROPE — TERRITOIRES — ÉVOLUTION — PERFORI
 BERLIN HAUPTBAHNHOF — LONDON SAINT PANCRAS — DUBLIN HEUSTOI

Comité de pilotage n° 5
Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan
Montpellier – 27 juillet 2012