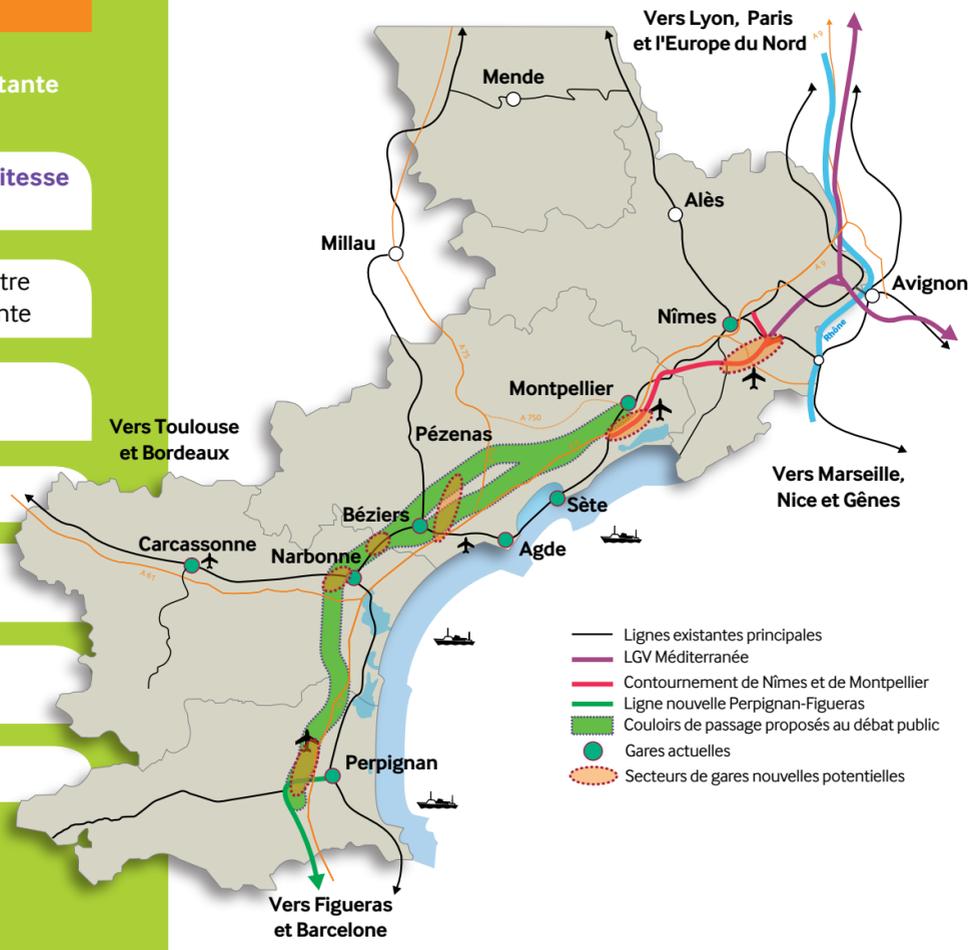


# POURQUOI UNE LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER – PERPIGNAN ?

Concrètement, une ligne nouvelle en plus de la ligne existante permettrait de :

- Donner aux habitants de toute la région l'accès à la grande vitesse sur le réseau ferroviaire européen
- Renforcer la fiabilité et la qualité du service ferroviaire entre Montpellier et Perpignan en décongestionnant la ligne existante
- Réduire le temps des trajets entre les villes de la région et améliorer la fréquence des trains
- Inciter à prendre le train plutôt que la voiture
- Favoriser le transport de marchandises sur le rail plutôt que sur la route
- Mettre en relation directe les agglomérations du Languedoc-Roussillon
- Accompagner le dynamisme de l'économie régionale

## UN CARREFOUR D'ÉCHANGES À VOCATION EUROPÉENNE



- Lignes existantes principales
- LGV Méditerranée
- Contournement de Nîmes et de Montpellier
- Ligne nouvelle Perpignan-Figueras
- Couloirs de passage proposés au débat public
- Gares actuelles
- Secteurs de gares nouvelles potentielles

### LES GRANDES ÉTAPES DU PROJET



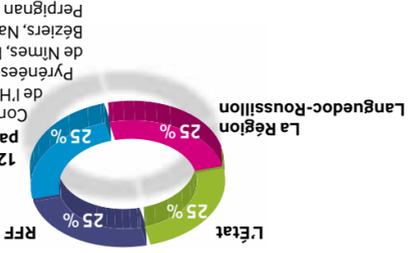
### LE DÉBAT PUBLIC ORGANISÉ PAR LA CDDP

La Commission particulière du débat public, commission indépendante, a été nommée pour organiser et piloter ce débat. Le dossier support est disponible sur simple demande à la CDDP. Les études qui ont servi à sa réalisation sont en libre consultation dans ses locaux et sur le site internet : [www.debatpublic-lmp.org](http://www.debatpublic-lmp.org)  
 CDDP  
 80, place Ernest Gravier - 34 000 Montpellier  
 Tél : 04 67 13 87 14 - [contact@debatpublic-lmp.org](mailto:contact@debatpublic-lmp.org)

### RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE : UN ACTEUR CENTRAL DU TRANSPORT FERROVIAIRE

Créé en 1997 par l'État, Réseau Ferré de France est un acteur central du transport ferroviaire en France et en Europe. Il donne accès à un réseau de près de 30 000 km, dense et évolutif, afin de s'adapter aux nouveaux besoins de mobilité des voyageurs et des marchandises. Ainsi, à l'horizon 2020, Réseau Ferré de France aura doublé le nombre de kilomètres de lignes à grande vitesse. À l'écoute de ses clients, il propose des produits et des services innovants tout en développant le réseau ferré de manière partenariale et éco-responsable. Il contribue à faire du rail l'un des modes de transport les plus respectueux des territoires et de l'environnement.  
 Réseau Ferré de France - Direction régionale Languedoc-Roussillon  
 185, rue Léon Blum BP 9252 - 34043 Montpellier cedex 1  
[www.rff.fr](http://www.rff.fr)

### QUI FINANCE LE DÉBAT PUBLIC ?



### UN PROJET FERROVIAIRE PORTÉ PAR RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE, LE CONSEIL RÉGIONAL LANGUEDOC-ROUSSILLON ET DOUZE COLLECTIVITÉS PARTENAIRES

Cette démarche partenariale, voulue par Réseau Ferré de France, s'est concrétisée notamment par onze comités techniques qui ont analysé les premiers résultats des études préalables et sept comités de pilotage qui ont décidé des grandes orientations. En parallèle, un comité partenarial d'information a permis aux acteurs socio-économiques, associatifs et syndicaux de s'exprimer sur le projet à mesure de son avancement et cinq réunions d'information ont été organisées pour les citoyens.

## ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

### Synthèse du dossier du maître d'ouvrage

Débat public du 3 mars au 3 juillet 2009



LISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEILLE—VILNIUS  
 BERGHE—DANMARK—SUOMI—DEUTSCHLAND—SLOVENSKO—EESTI—SLOVENIJA—ELLÁS—PORTUGAL—ESPAÑA—POLSK  
 STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSZAWA—BRISTOL—BRUXELLES—DEN HAAG—AMSTERDAM—DORTMUND—HANNOVER—BERLIN—MÜNCHEN  
 LISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE

BELGIQUE—UNITED KINGDOM—ČESKÁ REPUBLIKA—SVERIGE—DANMARK—SUOMI—DEUTSCHLAND—SLOVENSKO—EESTI—SLOVENIJA—ELLÁS—PORTUGAL—ESPAÑA—POLSKA—FRANCE  
 OUVERTURE—INNOVATION—INTERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE  
 BERLIN HAUPTBAHNHOF—LONDON SAINT PANCRAS—DUBLIN HEUSTON



- 150 km de ligne pour relier Montpellier à Perpignan
- Pour tous les trains - TER, Fret et TGV®
- À destination de la région, de la France et de l'Europe

## DÉBATTRE POUR CHOISIR UN SCÉNARIO

Au terme d'un important programme d'études, Réseau Ferré de France et les collectivités partenaires proposent au débat public trois scénarios de ligne nouvelle bien différenciés et un scénario de doublement partiel de la ligne existante. Le public est invité à se prononcer sur le choix d'un scénario, de son couloir de passage et sur l'intérêt de créer des gares nouvelles d'agglomération en complément des gares actuelles de centre-ville.

À noter : le nombre et la localisation des gares sont interchangeable d'un scénario à l'autre. Les quatre scénarios proposés au débat permettent de faire circuler tout le trafic TER et fret estimé en 2020.

### LES 3 SCÉNARIOS DE LIGNE NOUVELLE

	LGV voyageurs à 320 km/h	Ligne nouvelle voyageurs à 220 km/h et fret à 120 km/h	LGV voyageurs à 300 km/h et fret à 120 km/h
<b>Caractéristiques</b>	Ligne à grande vitesse uniquement voyageurs Les trains de voyageurs peuvent rouler jusqu'à 320 km/h	Ligne mixte voyageurs et marchandises Les trains de voyageurs, rapides, cohabitent avec des trains de fret, plus lents	Ligne à grande vitesse mixte voyageurs et marchandises Les trains de voyageurs à grande vitesse cohabitent avec des trains de fret plus lents
<b>Trains sur la ligne nouvelle</b>			
<b>Trains sur la ligne existante</b>			
<b>Nombre de gares nouvelles proposées</b>	5 À Nîmes, Montpellier, secteur est de Béziers, secteur ouest de Narbonne, secteur nord ou ouest de Perpignan	1 À Montpellier	4 À Nîmes, Montpellier, entre Béziers et Narbonne, secteur nord ou ouest de Perpignan
<b>Gain de temps pour un trajet direct</b>	 gagnées sur des trajets comme Montpellier - Perpignan ou Paris - Barcelone	 gagnées sur des trajets comme Montpellier - Perpignan ou Paris - Barcelone	 gagnées sur des trajets comme Montpellier - Perpignan ou Paris - Barcelone
<b>Nombre de TER et de trains de fret possible après 2020</b>	≈ 10 trains supplémentaires	≈ 70 trains supplémentaires	≈ 50 trains supplémentaires
<b>Trains de fret</b>	Tous passent en gare actuelle	30% évitent les gares actuelles	30% évitent les gares actuelles
<b>Desserte grande ligne</b>	TGV® beaucoup plus nombreux et concentrés en gare nouvelle (70 à 90%)	TGV® plus nombreux et concentrés en gare actuelle - sauf Montpellier	TGV® beaucoup plus nombreux - sauf Sète - et concentrés en gare nouvelle (70 à 90%)
<b>Tonnes de CO<sub>2</sub> évitées par an en 2050</b>	≈ 870 000	≈ 775 000	≈ 980 000
<b>Coût estimé</b>	 dont 0,6 milliard pour les gares nouvelles	 dont 0,15 milliard pour la gare nouvelle de Montpellier	 dont 0,5 milliard pour les gares nouvelles

### LE SCÉNARIO DE DOUBLEMENT PARTIEL DE LA LIGNE EXISTANTE

le coût  
2,1 milliards d'euros

Dans ce scénario, il n'est pas construit de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan mais des sections à trois ou quatre voies, de part et d'autre de la ligne existante entre Montpellier et Narbonne. Tous les trains - TGV® à 160 km/h maximum, TER et fret - cohabitent donc sur la même ligne. Deux gares nouvelles sont envisagées près de Nîmes et de Montpellier, les autres agglomérations étant desservies par les gares actuelles. Ce scénario n'offre aucun gain de temps et ne permet pas le développement du TER et du fret après 2020.

### DEUX COULOIRS DE PASSAGE SÉLECTIONNÉS AU TERME D'UNE DÉMARCHÉ ENVIRONNEMENTALE CONCERTÉE

Pour élaborer les couloirs de passage du projet, Réseau Ferré de France a privilégié une démarche progressive et concertée (plusieurs ateliers avec des acteurs régionaux de l'environnement). Après un recensement et un classement des sensibilités environnementales, deux couloirs de passage entre Montpellier et Narbonne, se rejoignant en un couloir unique entre Narbonne et Perpignan, sont proposés au débat.

