



Le Contournement de Nîmes et Montpellier sera réalisé en contrat de partenariat.

Le contrat de partenariat consiste à confier à un même groupement d'entreprises l'achèvement des études, les travaux et l'entretien de la ligne.

RFF continuera à recevoir les péages des circulations des trains sur cette ligne, qui fera toujours partie du réseau ferré national et versera au titulaire du contrat une rémunération annuelle correspondant au service rendu.

Le contrat de partenariat facilite la réalisation de la ligne en desserrant les problématiques de contrainte budgétaire.

Le Contournement de Nîmes et Montpellier sera cofinancé par les collectivités territoriales, un premier protocole d'intention de financement entre RFF, l'Etat, la Région Languedoc-Roussillon, le Conseil Général du Gard, Montpellier Agglomération a été signé le 17 juin 2008.

* La maintenance des équipements de sécurité sera effectuée par la SNCF.

CALENDRIER DU PROJET

Mai 2005 : déclaration d'utilité publique

Juin 2008 : signature du protocole d'intention de financement avec les collectivités territoriales

Contrat de partenariat public privé

Septembre 2009 : appel à candidatures

Mai 2009 : sélection des candidats admis au dialogue

9 juin 2009 : comité de pilotage

Automne 2010 : choix du candidat retenu pour la réalisation

Fin 2010 : signature du contrat de partenariat

2011 : début des travaux

Contournement de Nîmes et Montpellier

LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DU PROJET

Longueur : 60 km pour le contournement proprement dit (Mandel / Lattes), 10 km pour la liaison vers la ligne de la Rive-Droite du Rhône, 10 km pour les autres raccordement à St-Brès, Lattes et Manduel.

Largeur de l'emprise : 70 mètres en moyenne.

Vitesse de circulation des TGV : 220 km/h à la mise en service puis 300 km/h à terme.

Vitesse de circulation des trains de fret : 100 à 120 km/h.

Pente : 1 % au maximum permettant la circulation des trains de fret.

Rayon de courbure permettant la circulation des TGV à 300 km/h.

Ecartement des voies : 4,80 m, afin de limiter l'effet de souffle lors du croisement des TGV et des trains de fret.

Charge à l'essieu : 25 tonnes.

Electrification : 25 kilovolts.

Double système de signalisation : système classique avec signaux lumineux implantés le long de la voie, et nouveau système européen ERTMS, faisant appel aux technologies de l'informatique embarquée et du GPS, qui permettra d'ici 10 à 15 ans à tous les trains, quelle que soit leur origine, de circuler sur l'ensemble du réseau européen.

LES CHIFFRES CLÉS DU PROJET

3000 poids-lourds en moins chaque jour sur l'autoroute.

15 minutes : le contournement de Nîmes et Montpellier laissera la possibilité au Conseil Régional, d'augmenter le nombre de TER : un TER toute les 15 minutes.

10 minutes de moins sur Montpellier - Paris.

500 millions d'euros de retombées économiques dans la région.

30000 emplois/an créés, dont la moitié en Languedoc-Roussillon.

62 km de mur anti-bruit.

Direction régionale
Languedoc-Roussillon
185, rue Léon Blum
BP 9252
34043 MONTPELLIER
Cedex 1
Tél.: 04 99 52 21 70
Fax: 04 99 52 21 80
www.rff.fr

Contournement de Nîmes et Montpellier

Carte d'identité du projet



Au service du Languedoc-Roussillon

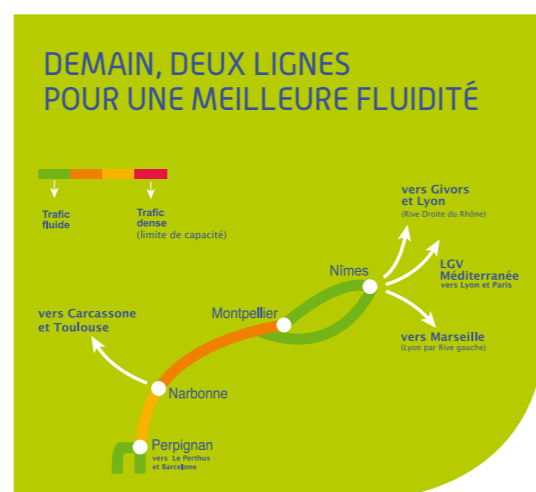
UNE NOUVELLE VOIE POUR LE DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL

Le Contournement de Nîmes et Montpellier, déclaré d'utilité publique le 16 mai 2005, répond à une double exigence qui en fait un projet majeur pour le développement harmonieux du Languedoc-Roussillon :

- dans une région en plein développement démographique (500 000 habitants de plus sont attendus d'ici 2020) et économique, le projet répond aux besoins d'équipements logistiques et de déplacements des voyageurs et des marchandises ;
- dans une région en pleine mutation, alors que les principales infrastructures routières et autoroutières sont de plus en plus encombrées, voire saturées, l'alternative ferroviaire prend toute sa signification. Cela nécessite de pouvoir disposer de capacités supplémentaires pour faire circuler un plus grand nombre de trains, ce qui n'est plus le cas aujourd'hui sur une partie de l'artère languedocienne.

UN GOULOT D'ÉTRANGLEMENT FERROVIAIRE À SUPPRIMER

La seule ligne existante ne peut plus absorber l'augmentation des trafics fret et voyageurs, notamment depuis l'arrivée du TGV Méditerranée : entre Nîmes et Montpellier, ce sont aujourd'hui plus de 230 trains qui circulent chaque jour, et il est impossible d'en faire circuler davantage.



DES OBJECTIFS FRET VOLONTARISTES À METTRE EN ŒUVRE



Avec moins de **10 millions de tonnes** transportées chaque année le long de l'axe languedocien, le fret ferroviaire demeure marginal, et pourtant les potentialités sont immenses... Notre région étant située sur un des axes principaux d'échanges en Europe du Sud, chaque jour, près de **8 500 poids-lourds** la traversent. Ils seront sans doute **15 000** en 2015 ! Avec le contournement de Nîmes et Montpellier, RFF répond positivement à une des priorités du Grenelle de l'environnement.



UN CHANTIER UTILE AU DÉVELOPPEMENT LOCAL

Le Contournement de Nîmes et Montpellier, c'est un chantier d'un peu plus de 4 ans, qui génèrera 30 000 emplois par an, dont la moitié en Languedoc-Roussillon, et 500 millions d'euros de retombées économiques. Les secteurs d'activité comme la logistique, le transport, le tourisme et les loisirs bénéficieront de cette nouvelle infrastructure.

Un projet utile à tous

DÉVELOPPER TOUS LES TRAFICS...

TGV + FRET, UNE INNOVATION QUI ÉCONOMISE L'ESPACE

A la fois itinéraire fret et ligne à grande vitesse, le Contournement de Nîmes et Montpellier, c'est 2 lignes en une. La mise en service du contournement de Nîmes et Montpellier permettra de désengorger la ligne existante puisque la grande majorité des trains de fret et certaines circulations grandes lignes utiliseront la nouvelle infrastructure, libérant ainsi des sillons (créneaux de circulation) au bénéfice des TER.



UNE DESERTE TER RENFORCÉE

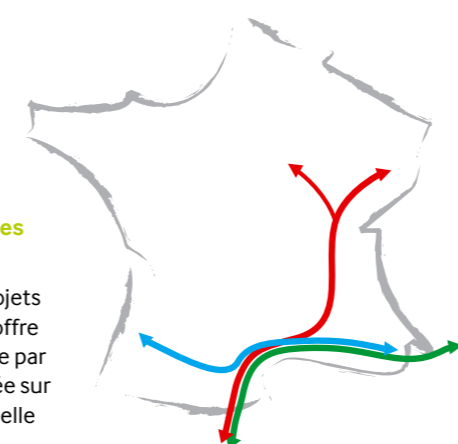
L'objectif du Conseil Régional Languedoc-Roussillon est de pouvoir offrir un train toutes les 15 à 20 minutes en heure de pointe. Tout le nord de la région bénéficiera de l'amélioration des services, avec au total 1 millier de voyageurs supplémentaires chaque jour.

UN MAILLON À GRANDE VITESSE VERS L'ESPAGNE

Le Contournement de Nîmes et Montpellier permettra un gain de temps supplémentaire de 10 minutes, offrant un meilleur temps de parcours Montpellier – Paris en 3h05. Les TGV continueront à desservir le cœur des villes de Nîmes et Montpellier.

Le Contournement de Nîmes et Montpellier prépare l'extension de la grande vitesse à toute la région Languedoc-Roussillon. Avec la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, elles constituent le trait d'union entre les lignes du Sud de l'Europe.

A travers ce schéma cohérent de projets de lignes ferroviaires, une nouvelle offre de mobilité, attractive et compétitive par rapport au mode routier est proposée sur le pourtour méditerranéen et à l'échelle européenne.



... AU SERVICE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

LE CONTOURNEMENT DE NÎMES ET MONTPELLIER PERMETTRA DE DOUBLER LES FLUX FERROVIAIRES

Transférer plus de 10 millions de tonnes de la route vers le rail, cela correspond à 3 000 poids-lourds en moins chaque jour sur l'autoroute A9. C'est plus de sécurité.

Et c'est 4 à 5 fois moins d'impact sur l'environnement : le transport ferroviaire génère 3 fois moins de consommation d'énergie et 5 à 10 fois moins d'émissions polluantes, notamment de gaz à effet de serre, que la route. Pour un développement plus durable, le rail a de nombreux atouts.



DES ÉTUDES ENVIRONNEMENTALES À LA HAUTEUR DE LA QUALITÉ DES TERRITOIRES TRAVERSÉS...

RFF a piloté des études environnementales approfondies, en apportant des réponses précises sur tous les sujets : le bruit, la faune, la flore, les zones Natura 2000, l'agriculture, l'insertion paysagère...

LA MODERNISATION DE LA LIGNE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Dans l'attente de la réalisation de la ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan, un programme important de modernisation de l'infrastructure existante est prévu dans le cadre du projet de Contournement de Nîmes et Montpellier.

