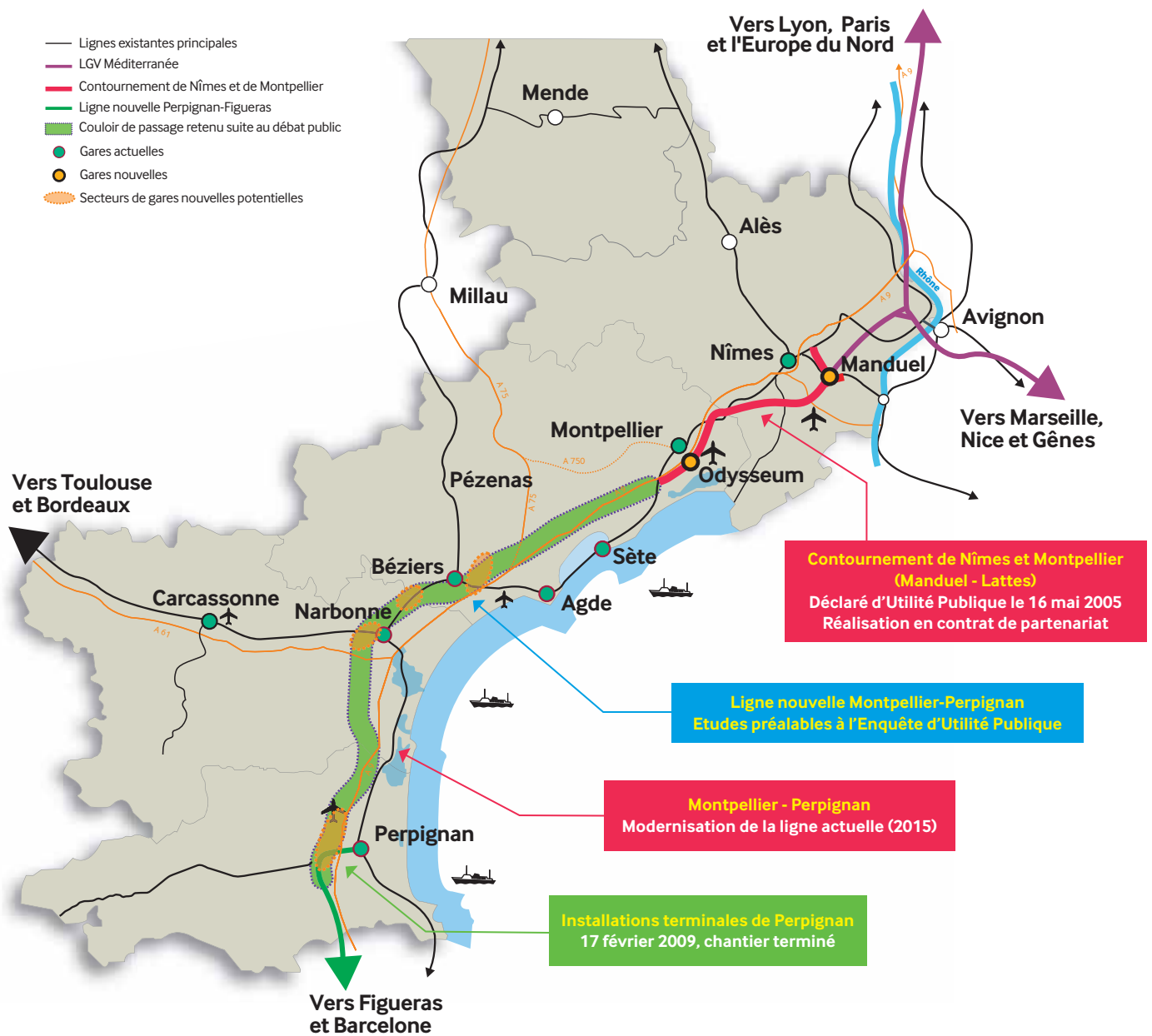


Du Nord au Sud

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, 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 million 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.



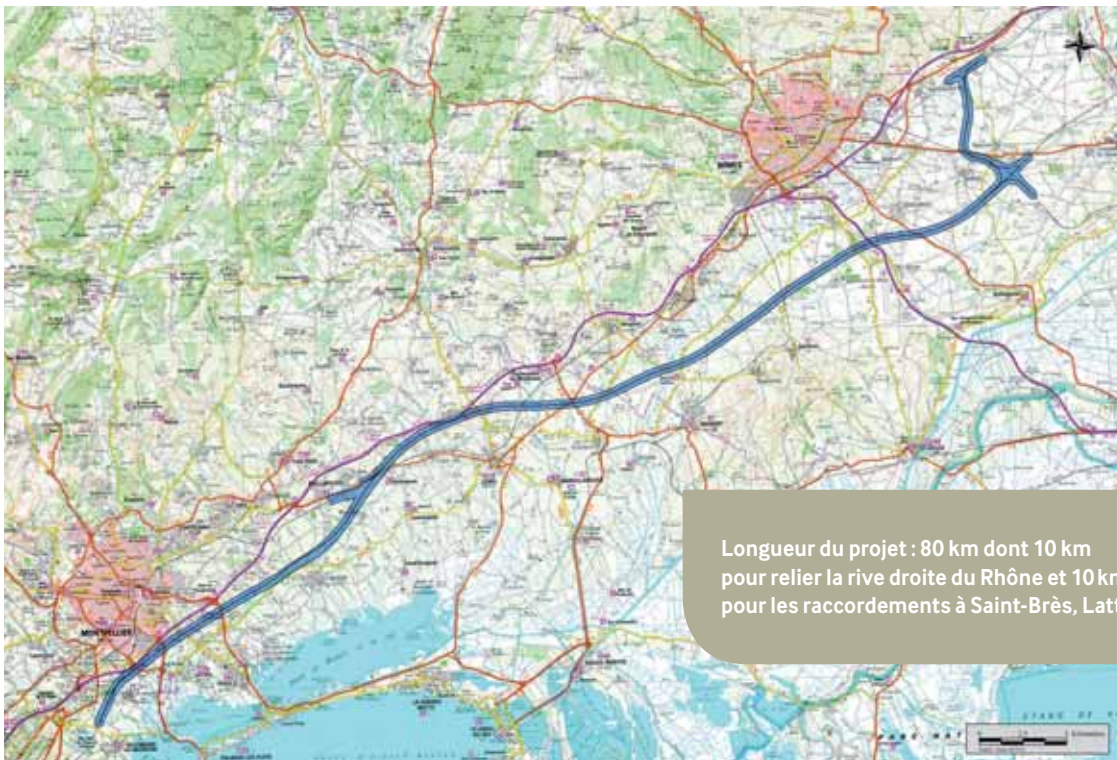
AU SUD, LA LIGNE NOUVELLE MIXTE (VOYAGEURS ET FRET) PERPIGNAN-FIGUERAS ET LES INSTALLATIONS TERMINALES DE PERPIGNAN

vont voir circuler leur 1^{er} train voyageur à partir du 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



Longueur du projet : 80 km dont 10 km pour relier la rive droite du Rhône et 10 km pour les raccordements à Saint-Brès, Lattes et Manduel.

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 aux 2 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 (favorisant ainsi l'autoroute ferroviaire) circuleront sur la ligne nouvelle laissant ainsi une plus grande capacité sur la ligne actuelle pour accueillir 30 % de TER en plus et de trains Grandes Lignes (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.

Grâce aux deux lignes, le report modal de la route vers le rail, et de l'avion vers le mode ferroviaire, va devenir une réalité.

2 gares nouvelles en Languedoc-Roussillon.

À Nîmes et à Montpellier, les acteurs institutionnels se sont positionnés pour étudier la réalisation de gares nouvelles sur le Contournement 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.



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 CO₂.



Le trait d'union ferroviaire



Des territoires de qualité et des risques maîtrisés

En menant des études environnementales pointues, Réseau Ferré de France participe à l'acquisition de connaissances scientifiques sur des espèces peu connues. Réseau Ferré de France s'assure ainsi de la protection des espèces protégées aux abords de la ligne en étudiant des mesures pérennes, vouées à soutenir le développement des espèces, notamment dans le Gard avec l'exemple de l'Outarde Canepetière.

NATURA 2000 : la biodiversité, un enjeu environnemental pour le Contournement de Nîmes et Montpellier

PROTECTION DE L'OUTARDE, MESURES COMPENSATOIRES, CONVENTIONS DE GESTION AGRICOLE, CONCERTATION AVEC LES SERVICES DE L'ÉTAT : RFF MÈNE DE FRONT L'ENSEMBLE DU VOLET ENVIRONNEMENTAL DU CONTOURNEMENT DE NÎMES ET MONTPELLIER DONT LE CHANTIER DÉMARRERA EN 2012.

En développant le réseau ferré de manière éco-responsable, Réseau Ferré de France donne un accès au mode de transport le plus respectueux des hommes, des territoires et de l'environnement. L'enjeu environnemental est une composante naturelle de tous les projets de ligne nouvelle. Pour le Contournement de Nîmes et Montpellier, qui traversera sur environ 20 km la zone de protection spéciale (ZPS) « Costière Nîmoise », inscrite au réseau Natura 2000 par arrêté ministériel du 6 avril 2006, l'environnement est une préoccupation majeure du maître d'ouvrage responsable qu'est RFF.

C'est sur l'Outarde Canepetière, grand oiseau majestueux, que porte toute l'attention. Du fait de l'évolution de la dynamique agricole, l'espèce est en régression dans toute l'Europe, elle est à ce titre protégée.

Un programme d'actions sur 15 ans a été proposé par RFF en novembre 2009 pour compenser les incidences que le Contournement de Nîmes et Montpellier pourrait entraîner sur les habitats qu'affectionne particulièrement l'Outarde : luzernières, jachères, prairies, friches herbacées... Les mesures compensatoires de Réseau Ferré de France suivent deux idées-clés : d'une part, maîtrise foncière avec une gestion agricole appropriée ; d'autre part, mise en œuvre de mesures agro-environnementales contractuelles.

CONCRÈTEMENT, RFF S'ENGAGE À :

- ▶ procéder à 500 hectares d'acquisitions compensatoires ;
- ▶ à aménager les sites ;
- ▶ à installer des exploitations permettant de recréer des zones d'hivernage, de « gagnage » et de reproduction (prairies, luzernières, friches rases et herbacées en lieu et place de cultures arborées, défavorables à cette espèce).

RFF a déjà acquis dans ce sens 24 ha qui seront aménagés pour accueillir les Outardes d'ici fin 2010. Sur un espace plus vaste (640 hectares), des conventions de gestion agricole favorables aux Outardes seront passées, sur la base d'un volontariat des agriculteurs. 370 ha ont déjà été contractualisés avec des agriculteurs volontaires depuis 2008.

Des évaluations auront lieu tous les 2 ans ou tous les 5 ans pour analyser l'évolution de la population d'Outarde Canepetière avant, pendant et après les travaux (en phase d'exploitation de la ligne nouvelle).

Un comité de suivi ZPS Costière Nîmoise est également mis en place, associant RFF, le maître d'ouvrage partenaire, le Meeddm et ses services centraux régionaux et départementaux, ainsi que des experts naturalistes. Il se réunira une fois par an pour évaluer l'efficacité des mesures compensatoires et éventuellement les adapter.

UNE SAUVEGARDE POSSIBLE

RFF a réalisé des inventaires environnementaux en 2001, 2002, 2007, et 2010 ainsi que des expérimentations de 2007 à 2010 en lien avec le Conservatoire des Espaces Naturels du Languedoc-Roussillon (CEN LR), la Chambre d'agriculture du Gard, la Safer et le Centre Ornithologique du Gard. Le territoire faisant l'objet de nombreux mouvements fonciers, la maîtrise de superficies décisives pour la sauvegarde de l'Outarde est possible. 370 hectares ont déjà été contractualisés avec des propriétaires-agriculteurs pour améliorer les biotopes à Outarde.



Le Contournement de Nîmes et Montpellier au long des trames vertes et bleues

Le Contournement de Nîmes et Montpellier investira les zones dégradées des trames vertes et bleues ; quelques exemples :

- ▶ à Valergues autour de la Viredonne ;
- ▶ à Aimargues, porte d'entrée de la Petite Camargue ;
- ▶ un itinéraire de promenade en Vistrenque, accessible aux piétons, aux deux roues ;
- ▶ l'aménagement des étangs autour du Mas d'Arnaud ;
- ▶ des liaisons paysagées entre Bouillargues et Garons ;
- ▶ l'aménagement d'une « coupure verte » entre Redessan et Manduel.

Bruit : une amélioration globale, le respect des seuils acoustiques sur toute la ligne

Avec le Contournement de Nîmes et Montpellier, le report des trafics, notamment de fret, de la ligne actuelle vers la ligne nouvelle permettra de réduire sensiblement les impacts acoustiques dans les zones urbaines. Du reste, le Contournement de Nîmes et Montpellier sera longé sur une grande part de son linéaire de murs antibruit.



Inondation : de nouveaux bassins de rétention

Grâce aux carrières d'emprunts de matériaux pour le Contournement de Nîmes et Montpellier, de nouveaux bassins de rétention pourront être créés une fois le chantier terminé.



Réseau Ferré de France s'est engagé au travers des « Engagements de l'État » à remplir ses objectifs de développement durable. Réseau Ferré de France devra donc réaliser un bilan LOTI visant à contrôler l'exactitude et le respect des engagements pris en matière environnementale, sociale et économique.

Le trait d'union ferroviaire



Sur le terrain du Contournement de Nîmes et Montpellier

Le Contournement de Nîmes et Montpellier, un chantier déjà en mouvement

Comme tout chantier majeur, le Contournement de Nîmes et Montpellier représente une opportunité de fouilles archéologiques.

Il s'agit d'une « fenêtre » de 600 hectares sur le passé au travers de nombreux paysages et de 50 cours d'eau.

Trouver et préserver, tel est le rôle dévolu à l'archéologie préventive, préalable nécessaire aux grands travaux d'aménagement.

Pour ce faire, actuellement, l'institut National de Recherche de d'Archéologie Préventives (INRAP) assure le diagnostic de l'ensemble des sites de contournement de Nîmes et Montpellier.

Sur le terrain, les archéologues arpentent les sites puis, à la pelleuse, des tranchées sont creusées afin de repérer par sondage l'existence éventuelle de structures archéologiques.

Une trentaine d'archéologues travaille actuellement sur le tracé de la ligne nouvelle. Ils sont répartis sur plusieurs sites dont les emplacements ne sont pas divulgués dans le souci évident de préserver l'intégrité des lieux.

On s'attend bien évidemment à faire des découvertes, la ligne nouvelle longeant la voie domitienne. Les diagnostics s'achèveront en 2011 avant de laisser place aux fouilles pour recueillir les vestiges.



Les acquisitions foncières au premier plan

Pour conduire le diagnostic archéologique, le Service foncier du Contournement de Nîmes et Montpellier a dû se mobiliser pour libérer les emprises nécessaires sur le tracé.

Au travers de 6 réunions publiques menées en juin 2010, l'équipe est allée à la rencontre des propriétaires concernés pour leur expliquer l'ensemble des possibilités qui leur sont ouvertes pour mettre leur terrain à disposition de RFF.

En attendant les sessions définitives, les propriétaires peuvent par exemple contractualiser des contrats d'occupation temporaire.

Réseau Ferré de France a aujourd'hui acquis 30 % du linéaire du tracé du contournement de Nîmes et Montpellier.

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 le titulaire du contrat de partenariat qui assurera le financement, la construction, l'entretien et la maintenance de la ligne nouvelle. Trois groupements ont d'ores et déjà proposé leurs offres initiales : Bouygues TP, Eiffage et Vinci Concessions.

L'État, le Conseil régional Languedoc-Roussillon, le Conseil général du Gard, Montpellier Agglomération, Nîmes Métropole et Réseau Ferré de France ont déjà marqué leur engagement financier lors de la signature d'un accord de financement, le 2 décembre 2009.

Calendrier

Mai 2005 : déclaration d'utilité publique

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

Décembre 2009 : signature de l'accord de financement de l'État, la région Languedoc-Roussillon, le Conseil général du Gard, Montpellier Agglomération, Nîmes Métropole et RFF.

Contrat de partenariat public/privé :

Septembre 2009 : appel à candidatures

Mai 2009 : sélection des candidats admis au dialogue

Automne 2011 : choix du candidat retenu pour la réalisation du projet

Fin 2011 : début des travaux d'infrastructure



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.



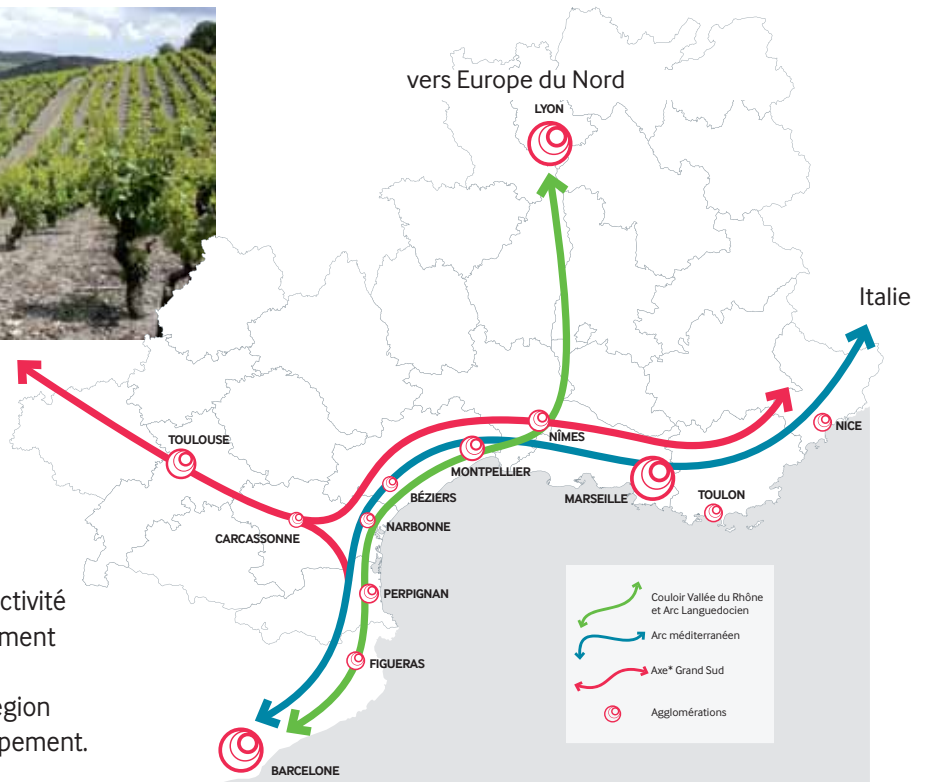
*Les objectifs du Grenelle de l'Environnement en Languedoc-Roussillon :

- ▶ 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

La demande croissante de transport est l'un des enjeux majeurs de développement du territoire pour les 25 ans à venir. C'est bien pour accompagner 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 et les étapes du projet



LES ÉTUDES QUI MÈNERONT À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SERONT DIVISÉES EN DEUX ÉTAPES, **toutes deux entérinées par une décision ministérielle.**

LA PREMIÈRE ÉTAPE **vise 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.**

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

- ▶ INGEROP : études environnementales et d'infrastructures pour la zone de passage préférentielle (ZPP)
- ▶ FIT Conseil : reconnaissances topographiques
- ▶ SETEC/TRANSAE : études exploratoires, trafics voyageurs
- ▶ ALYCE SOFRECO/SETEC/SOCIO LOGICIEL : enquêtes trafic voyageurs
- ▶ SETEC INTERNATIONAL/SETEC ORGANISATION/STRATEC/TRANSAE : études de trafic voyageurs
- ▶ SETEC INTERNATIONAL/SETEC ORGANISATION/STRATEC/TRANSAE /A7 CONSEIL : études socio-économiques
- ▶ NESTEAR/EGIS mobilité/TRANSAE/SETEC organisation : études trafic fret
- ▶ RAIL CONCEPT : études de capacité et d'exploitation

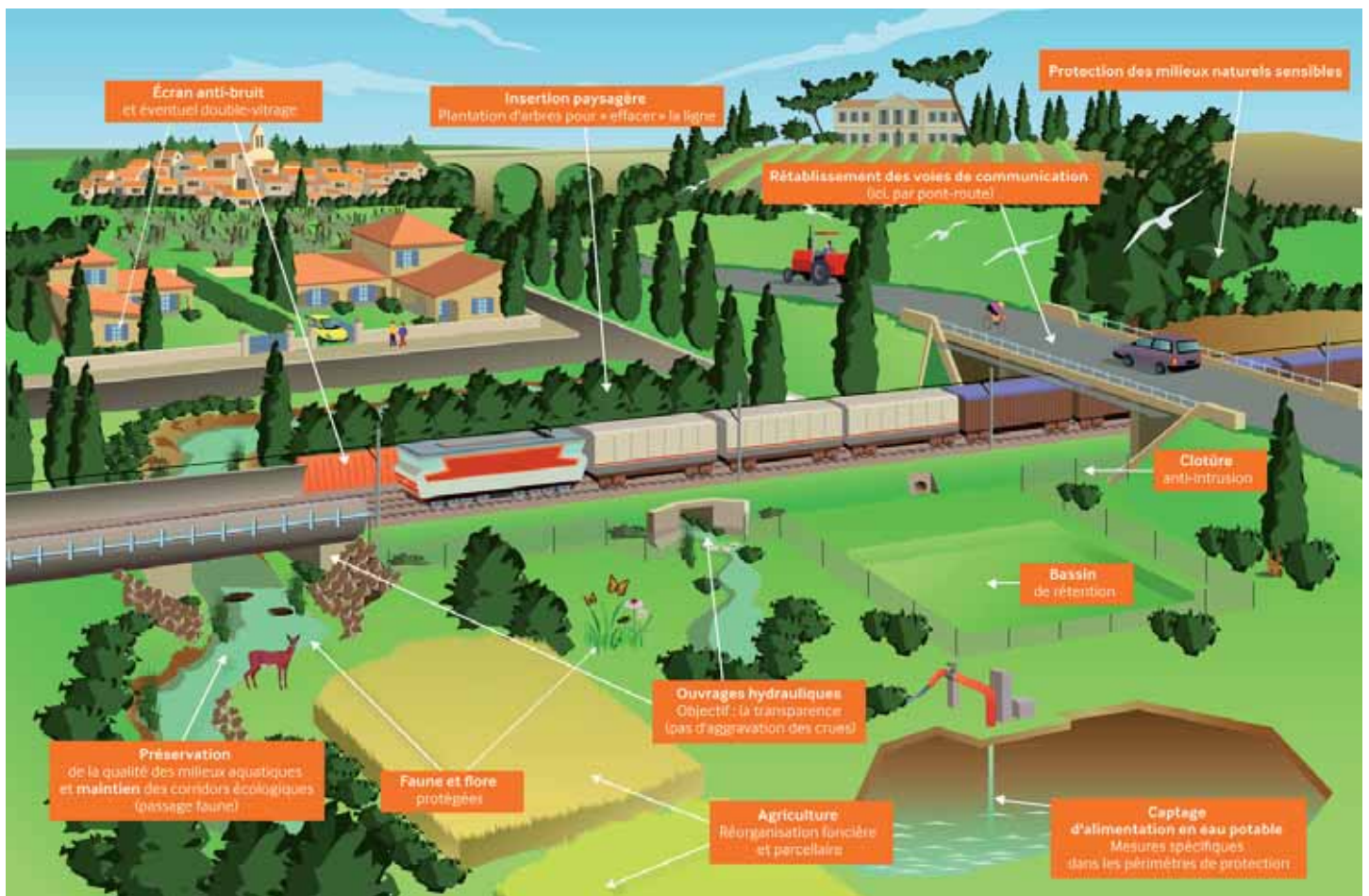
L'ensemble des études est piloté par Réseau Ferré de France en sa qualité de maître d'ouvrage.

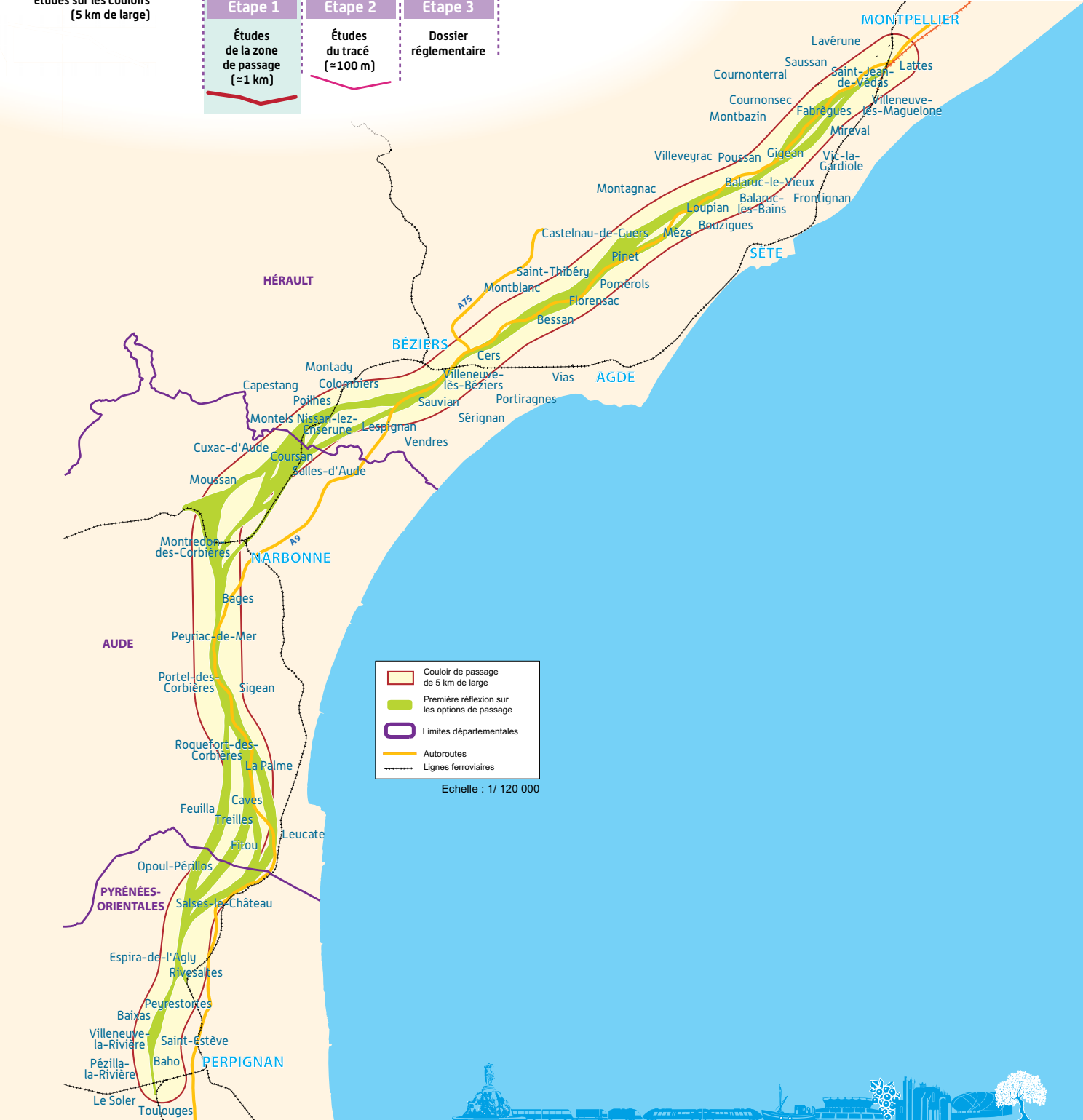


Au centre des études : l'environnement

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'ENGAGE 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 apportent la connaissance de leur territoire, 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 importante contribution en matière d'environnement, et attire 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.
- 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 RFF, compétents pour analyser les propositions soumises à la décision.
- ▶ Le COPIL, Comité de Pilotage, est placé sous la présidence du Préfet de la région Languedoc-Roussillon. Il rassemble les partenaires co-financeurs. C'est à lui que revient le choix de la Zone de Passage Préférentielle (ZPP) en fin d'étape 1 ; étape entérinée par une décision ministérielle.

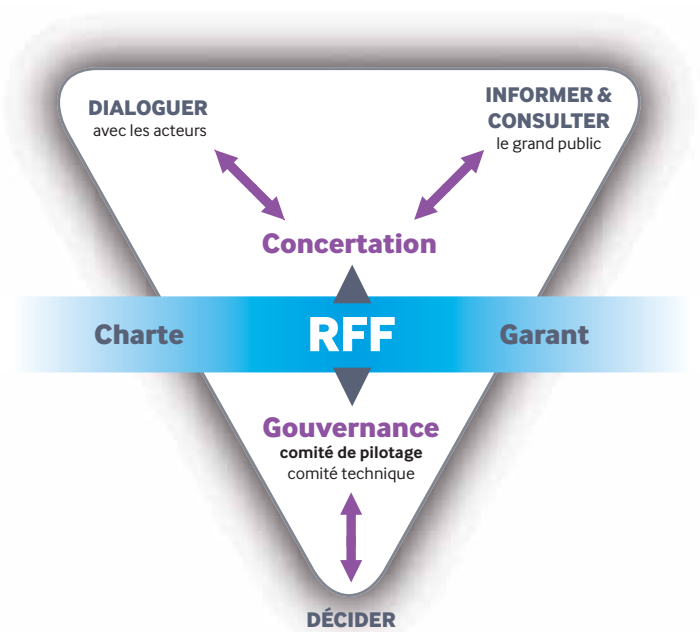
La concertation

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, seront 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 tiendra pour tous le rôle majeur de plateforme commune d'information et de collaboration.



Les études et la concertation menées simultanément doivent permettre d'atteindre l'objectif opérationnel de l'étape 1 du projet :

- ▶ Études des zones de passage
- ▶ Analyse comparative des zones de passage
- ▶ Définition d'une zone de passage préférentielle.



Réseau Ferré de France et le système ferroviaire

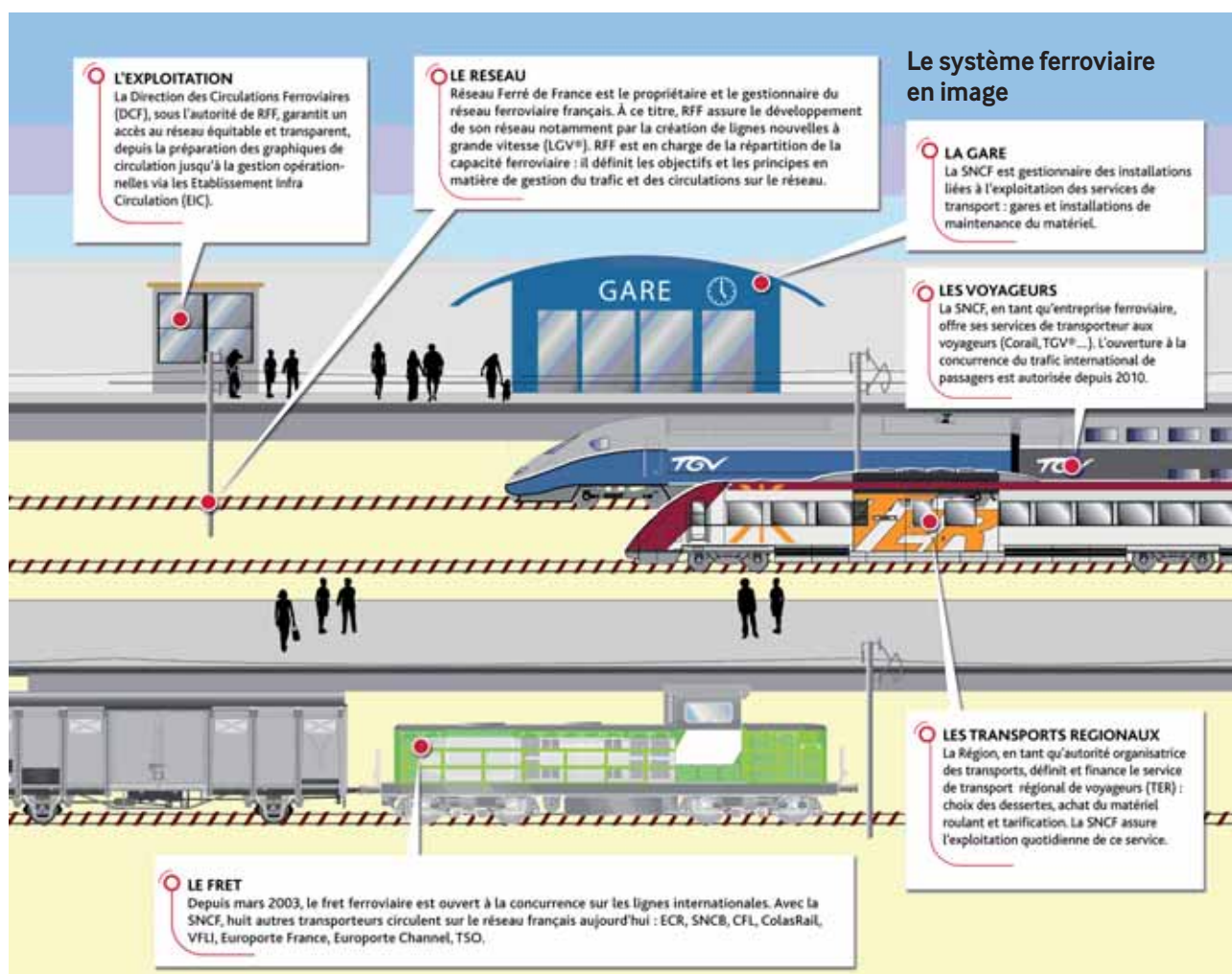


Créé en 1997, Réseau Ferré de France exploite, modernise et développe un réseau de 30 000 km, dont 2 000 km de lignes à grande vitesse.

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 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.





CONTACT

Réseau Ferré de France
Direction Régionale Languedoc-Roussillon
185, rue Léon Blum - BP 9252
34043 Montpellier Cedex 1

CONTACT PRESSE

Valérie Durand,
Responsable de la communication
Réseau Ferré de France Languedoc-Roussillon
Tél. 04 99 52 21 84

