



Cabinet du ministre d'État

Paris, le mardi 17 juin 2008

COMMUNIQUE DE PRESSE

Grenelle Environnement : Jean-Louis Borloo signe La convention LGV Nîmes-Montpellier, Acte premier des grands projets ferroviaires du Grenelle.

Jean-Louis BORLOO, ministre d'État, ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du Territoire, le président du Conseil régional, le président du Conseil général du Gard, le président de la Communauté d'agglomération de Montpellier, le président du Réseau Ferré de France ont signé la convention préalable à la réalisation du contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier.

Ce premier grand projet ferroviaire constitue l'acte I du Grenelle Environnement qui met en œuvre, de manière irréversible, une nouvelle stratégie de développement durable pour les dix ou quinze années à venir. Le contournement de Nîmes-Montpellier permet ainsi de donner un nouveau souffle au fret ferroviaire : le fret sort des centres-villes, la capacité de la ligne sera doublée et passera de 200 trains par jour à près de 400 trains (voyageurs et marchandises), la vitesse de pointe du fret ferroviaire passera quant à elle de 30 km/h à plus de 100 km/h.

Après le percement historique du tunnel du Perthus ouvrant la voie à une nouvelle liaison ferroviaire entre Perpignan et Figueras, ce premier grand projet « 100% Grenelle » constitue un pacte de toute la Nation en faveur de l'Europe du Sud et de la Méditerranée. Le rêve d'un arc à grande vitesse reliant l'Espagne, le sud de la France et l'Italie est en train de devenir réalité.

Pour Jean-Louis BORLOO, « Le Grenelle Environnement est désormais entré dans sa phase opérationnelle. Nous changeons ainsi, et de manière irréversible, de stratégie d'équipement dans tous les domaines : transport de voyageurs et de marchandises, énergie, construction,... ».

Contacts presse :

Benoît PARAYRE	01 40 81 72 36
Frédérique HENRY	01 40 81 31 59
Muriel DUBOIS-VIZIOZ	01 40 81 31 73

Annexe technique et financière

La ligne nouvelle de 80 km, mixte TGV et trains de fret, permettra de doubler la ligne ferroviaire existante sur un tronçon en voie de saturation. Ainsi, des TGV directs à destination de Montpellier et Perpignan pourront gagner 10 minutes, la région pourra augmenter le nombre de trains TER entre Nîmes et Montpellier et sur les autres lignes de l'étoile ferroviaire gardoise. Les trains de fret pourront enfin éviter les centres urbains de Nîmes et Montpellier, en supprimant les nuisances actuelles et permettre ainsi le développement du trafic fret ferroviaire vers l'Espagne.

Le contournement de Nîmes et Montpellier sera réalisé sous la forme d'un Partenariat Public-Privé (PPP) avec la participation, après les procédures légales de mise en concurrence, des entreprises privées.

Le protocole d'intention permettra à RFF de lancer dès l'été 2008, l'appel public à la concurrence pour la consultation en vue de la passation du contrat de partenariat, première étape déterminante de l'opération.

Cette consultation sera suivie de deux autres étapes : le lancement de la consultation des entreprises candidates, puis la signature du contrat de partenariat avec l'entreprise retenue.

Ces étapes s'accompagneront de la signature de l'accord de financement engageant les assemblées délibérantes, puis de la convention de financement du projet, entre les signataires du protocole et d'autres collectivités qui souhaiteraient éventuellement les rejoindre. Les pourcentages de participation du présent protocole seront conservés.

Le projet porte sur un montant d'investissement de 1.400 M€ (valeur 2007) dont 1.300 M€ pour le contournement et 100 M€ pour la première modernisation de la ligne Montpellier-Perpignan. Le projet est financé à hauteur de 65 % par l'Etat et de 35 % par les collectivités déduction faite de la participation des fonds européens (65 M€) et de celle de RFF.

Les collectivités ont souhaité que leur contribution (420 M€) soit affectée à la construction de la ligne nouvelle en priorité, dans le cadre du partenariat public-privé.

Les collectivités régionales, particulièrement le Conseil régional Languedoc-Roussillon, le Conseil général du Gard et la communauté d'agglomération de Montpellier, ont demandé avec insistance que ce projet soit le premier maillon de l'achèvement de l'ensemble de la liaison ferroviaire nouvelle entre Nîmes et l'Espagne, qui passe par la ligne Montpellier-Perpignan.

La loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle Environnement, adoptée par le Conseil des ministres le 11 juin 2008, a inscrit le contournement de Nîmes et Montpellier ainsi que la ligne Montpellier-Perpignan, dans les lignes nouvelles prioritaires qui seront lancées d'ici à 2020.

Le protocole ajoute que «les phases opérationnelles de décisions concernant la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan seront entreprises à la suite du débat public de 2009 et de l'adoption de la loi de programme, en parallèle avec la préparation de la convention de financement».

Le tableau joint en annexe, qui reprend les pourcentages du protocole financier fournit une évaluation aux conditions économiques de 2007, des participations financières des différentes collectivités.

	Contournement de Nîmes et Montpellier - Estimation -		Modernisation de Montpellier - Perpignan		Projet global	
	M€ CE 2007	%	M€ CE 2007	%	M€ CE 2007	%
Contribution publiques hors Union Européenne	1 105	85 %	90	90,00 %	1 195	85,4 %
Dont :						
État	685	62 %	90	100 %	775	65 %
Collectivité territoriales	420	38 %	-	-	420	35 %
Dont :						
Conseil régional du Languedoc-Roussillon	300	71,5 %	-	-	300	71,5 %
Conseil général du Gard	30	7,1 %	-	-	30	7,1 %
Communauté d'agglomération de Montpellier	60	14,3 %	-	-	60	14,3 %
Communauté d'agglomération de Nîmes	30	7,1 %	-	-	30	7,1 %