

Des comités de suivi (un pour le Gard et un pour l'Hérault) veilleront au respect des engagements pris sur le projet par l'Etat, en s'inspirant de la circulaire n° 92.71 du 15 décembre 1992 relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures.

Ces comités, constitués par les préfets dans chacun des départements, seront composés de représentants de l'Etat, des collectivités locales concernées, des administrations, des acteurs socio-économiques et des représentants associatifs.

Ils se réuniront :

- au moins une fois par an jusqu'à la mise en service du projet, notamment lors de l'approbation des dispositions détaillées du projet,
- l'année suivant la mise en service de la ligne,
- à la remise du bilan pour vérifier que les aménagements réalisés correspondent bien aux objectifs définis.



*Comité de suivi des engagements de l'Etat
(Installations Terminales de Perpignan)*

Présentation succincte du projet

Le projet de contournement de Nîmes et Montpellier résulte d'un ensemble de décisions et études ayant trait au développement des transports multimodaux en Europe et au niveau régional.

● Présentation et objectifs du programme d'aménagement

Les fondements du programme dans lequel s'insère le projet de contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier reposent sur la décision du ministre de l'Équipement du 13 mars 2000. Ce programme est le suivant :

- au nord : la construction du contournement de Nîmes et Montpellier et ses raccordements au réseau existant, objet du présent dossier,
- au centre : des travaux de modernisation et d'augmentation de capacité de la ligne actuelle entre Montpellier et Perpignan,
- au sud : la construction d'une ligne nouvelle mixte entre Perpignan et la frontière espagnole, déclarée d'Utilité Publique le 8 octobre 2001.

Ce programme assurera des fonctions essentielles au sein du système ferroviaire européen.

Il constitue un lien important entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe.

Il permet l'augmentation de la capacité de transport ferroviaire de marchandises et la consolidation des services nationaux et internationaux de transport de voyageurs.

Le contournement de Nîmes et Montpellier libèrera des capacités sur l'infrastructure existante, permettant un développement significatif du transport express régional à l'est de Montpellier.

● Le contournement de Nîmes et Montpellier

Le contournement de Nîmes et Montpellier est destiné au transport de marchandises (fret), et au transport de voyageurs à très grande vitesse.

Il s'étend sur plus de 70 kilomètres, depuis la ligne Givors / Nîmes jusqu'à Lattes (voir cartographie page suivante).

Le projet qui prolonge la LGV Méditerranée comprend également des raccordements au réseau existant :

- à la ligne Tarascon / Sète :
 - à l'ouest de Montpellier (Lattes),
 - à l'est de Montpellier (Saint-Brès),
 - à l'est de Nîmes (Manduel),
- à la ligne classique Givors / Nîmes.



Zone de raccordement au niveau de Manduel et Redessan

● **Le territoire administratif et géographique concerné**

Le projet s'étend dans les départements de l'Hérault et du Gard. Au total, 33 communes sont concernées par la bande soumise à enquête. Elles sont réparties comme suit (d'ouest en est) :

11 communes dans l'Hérault :

- | | |
|-----------------------------|----------------|
| • Villeneuve-lès-Maguelone, | • Mudaison, |
| • Lattes, | • Saint-Brès, |
| • Montpellier, | • Valergues, |
| • Mauguio, | • Lunel-Viel, |
| • Baillargues, | • Saturargues, |
| | • Lunel. |

22 communes dans le Gard :

- | | |
|---------------------------|------------------|
| • Gallargues-le-Montueux, | • Aubord, |
| • Aigues-Vives, | • Générac, |
| • Aimargues, | • Milhaud, |
| • Le Cailar, | • Nîmes, |
| • Codognan, | • Caissargues, |
| • Vergèze, | • Garons, |
| • Vestric-et-Candiac, | • Bouillargues, |
| • Uchaud, | • Manduel, |
| • Beauvoisin, | • Redessan, |
| • Bernis, | • Marguerittes, |
| | • Saint-Gervasy, |
| | • Bezouce. |

L'origine du projet (à l'est) se situe sur la commune de Redessan (prolongement de la LGV Méditerranée). Le raccordement à la ligne Givors / Nîmes s'effectue sur les communes de Marguerittes, Saint-Gervasy et Bezouce. Son extrémité ouest se situe sur la commune de Villeneuve-lès-Maguelone (raccordement de la ligne nouvelle à la ligne existante).

● **Caractéristiques techniques du projet retenu**

La ligne nouvelle mixte doit répondre à la fois aux exigences du transport à grande vitesse et à celles du transport de marchandises.

De fait, le tracé ne décrit pas de courbes très prononcées et les pentes de la ligne sont faibles.

Ainsi, les pentes maximales ont été limitées à 8 ‰ lors des études d'APS, y compris sur les raccordements. Cette limite sera portée à 10 ‰.

Sur la liaison fret (raccordement au niveau de Manduel et Redessan), la déclivité maximale a été limitée à 10 ‰ comme sur la ligne Givors / Nîmes.

Entre Manduel et Lattes, la ligne est conçue pour permettre à terme une vitesse des TGV à 350 km/h. Les rayons minimum exceptionnels des courbes sont ainsi légèrement supérieurs à 6000 m (au lieu de 7100 m lors des études d'APS).

Le projet se situe la plupart du temps en remblai. Cette configuration est nécessaire pour franchir (par viaduc ou ouvrage hydraulique) les nombreux cours d'eau présents dans la zone d'étude et leur zone inondable.

Enfin des installations connexes sont prévues, avec notamment une base d'équipement ferroviaire sur les communes de Nîmes et Milhaud, à l'intersection du projet avec la ligne ferroviaire Nîmes / Le Graudu-Roi, et une sous-station électrique, au sud de l'agglomération montpelliéraine.