

**PROTOCOLE D'ETAPE POUR LA REALISATION DU
CONTOURNEMENT FERROVIAIRE DE NIMES ET MONTPELLIER
DANS LE CADRE D'UN CONTRAT DE PARTENARIAT**

Maillon essentiel du réseau ferroviaire européen à grande vitesse, la mise en service du contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier (CNM), à l'horizon 2016, répondra aux besoins de capacité du transport ferroviaire de voyageurs et de fret et participera à l'amélioration des liaisons entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe.

L'accord de financement conclu le 2 décembre 2009 entre l'État, le Conseil régional de Languedoc-Roussillon, le Conseil général du Gard, les Communautés d'agglomération de Montpellier et de Nîmes et Réseau ferré de France, a permis d'arrêter les principes de son financement et de préciser les fonctionnalités recherchées par les partenaires.

Sur la base de cet accord, Réseau ferré de France a lancé le premier tour de la consultation pour l'attribution du contrat de partenariat le 18 décembre 2009. Les propositions initiales des candidats ont été remises le 5 mai 2010. Réseau ferré de France a procédé à l'analyse de ces offres et doit désormais engager la phase de dialogue compétitif approfondi.

Cette nouvelle étape permettra de conforter les perspectives d'une désignation du titulaire pressenti, puis de la signature de la convention de financement au second semestre 2011.

Conformément aux termes de l'accord de financement du 2 décembre 2009, le programme définitif de l'opération doit être élaboré préalablement à l'engagement de cette phase de dialogue compétitif approfondi, dans le cadre de la concertation menée sous l'égide de la mission de financement présidée par MM. Claude Liebermann, Ingénieur Général des Ponts, des Eaux et des Forêts, et Gilbert Venet, Chef de la Mission de Contrôle Général Économique et Financier.

A cet effet, les signataires du présent protocole d'étape, qui confirme et complète les dispositions de l'accord de financement du 2 décembre 2009, conviennent que le programme définitif de l'opération correspond au programme de référence (annexe 1 de l'accord de financement du 2 décembre 2009), adapté par les dispositions suivantes :

- absence de réalisation, dans le cadre du contrat de partenariat public-privé, du raccordement dit de St-Brès,
- révision du programme de modernisation de la ligne classique Montpellier-Perpignan accompagnant la réalisation du CNM, dont la nouvelle consistance est précisée en annexe,
- intégration de mesures conservatoires (notamment des réservations foncières dans les PLU) concernant, d'une part, la réalisation des gares nouvelles, à la suite du débat public relatif à la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, et, d'autre part, certains raccordements qui pourront être décidés ultérieurement.

A la mise en service du CNM, la circulation des trains à grande vitesse sera réalisée à une vitesse commerciale de 220 km/h. Conformément au programme de référence (annexe 1 de l'accord de financement signé le 2 décembre 2009), le CNM permettra à terme des circulations à une vitesse commerciale de 300 km/h, selon un calendrier qui sera précisé par les partenaires.

Afin de préparer la conclusion de la convention de financement, les signataires du présent protocole s'accordent pour rechercher des pistes d'optimisation supplémentaires du coût et des délais du projet, afin de réduire les charges pour les financeurs, tout en garantissant les fonctionnalités attendues du projet CNM. Le cas échéant, ces optimisations feront l'objet d'un avenant au présent protocole, qui devra être conclu avant le lancement du second tour de la consultation pour l'attribution du contrat de partenariat.

Les partenaires conviennent d'un dernier rendez-vous d'étape, préalablement à la signature de la convention de financement.

Les signataires du présent protocole d'étape demandent à Réseau ferré de France d'engager sur ces bases et dans les meilleurs délais le dialogue compétitif approfondi avec les trois candidats.

Fait à Montpellier, le 7 février 2011

L'Etat,
représenté par,

Le secrétaire d'Etat chargé des Transports



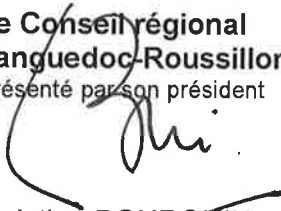
Thierry MARIANI

Le préfet de la région Languedoc-Roussillon,
préfet de l'Hérault



Claude BALAND

**Le Conseil régional
de Languedoc-Roussillon**
représenté par son président



Christian BOURQUIN

Le Conseil général du Gard
représenté par son président



Damien ALARY

**La Communauté d'agglomération
de Montpellier**
représentée par son président



Jean-Pierre MOURE

Réseau ferré de France
représenté par son président



Hubert du MESNIL

**La Communauté d'agglomération
de Nîmes Métropole**
représentée par son président



Jean-Paul FOURNIER

Annexe

Programme de la Modernisation de la ligne Montpellier Perpignan

Les investissements de modernisation de la ligne existante entre Montpellier et Perpignan seront réalisés sous la maîtrise d'ouvrage de Réseau ferré de France, de façon à être opérationnels à la mise en service du CNM . Le projet comprend les opérations suivantes :

- Redécoupage du block entre Montpellier et Narbonne,
- Aménagement de l'entrée de gare de Narbonne coté Toulouse (jonction de la voie C vers la voie Toulouse)
- Aménagement de la gare de Béziers (jonctions voie 2 / voie B et voie B / voie 2 hauteur des têtes de quai.
- Amélioration de la connexion Perpignan/Toulouse à Narbonne par allongement de la voie unique actuelle
- Renforcement des Installations Fixes de Traction Électrique (permettant le passage d'un nombre plus élevé de circulations en heure de pointe).

Les modifications apportées au projet de base respectent ses fonctionnalités générales, en particulier pour la circulation des TER (+ 30% de capacité en heures de pointe) et permettront de répondre aux perspectives d'accroissement des circulations jusqu'à la mise en service de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.