

ligne nouvelle Montpellier-Perpignan



Bilan de la concertation

Étape 1 : Février 2010 - Juin 2011



LISBOA – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA – NARBONNE – MARSEILLE – VILNIUS
 – SUOMI – DEUTSCHLAND – SLOVENSKO – ESTI – SLOVENIJA – ELLÁS – PORTUGAL – ESPAÑA – POLSK
 WARSZAWA – BRISTOL – BRUXELLES – PERPIGNAN – DEN HAAG – AMSTERDAM – DORTMUND – BÉZIERS – HANNOVER – BERLIN –
 LISBOA – SÈTE – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA – NA
 BERLIN – MADTBEARNDT – LONDON SAINT PANCRAS – DUBLIN HEuston STATION – PRAGA HLAVNI NADRAZI – ROMA TERMINI – VEREDIA SANTA LUCIA – GARE DE LYON – MA
 BELGIQUE – UNITED KINGDOM – CESHÁ REPUBLIK
 – SVERIGE – DANMARK – SUOMI – DEUTSCHLAND – SLOVENSKO – ESTI – SLOVENIJA – ELLÁS – PORTUGAL – ESPAÑA – POLSKA – FR





SOMMAIRE

	Préambule	p.5
1.	Introduction	p.6
1.1	De la reprise du projet à la décision de RFF à l'issue du débat public	p.6
1.2	L'étape 1 des études préalables à la déclaration d'utilité publique	p.10
2.	Stratégie et mise en œuvre de la concertation	p.12
2.1	La Charte et le Garant de la concertation	p.12
2.2	Un dispositif ambitieux	p.14
2.3	L'information et la participation du grand public	p.18
2.4	Le dialogue avec les acteurs	p.32
3.	Les enseignements de la concertation	p.54
3.1	Les apports concernant le dispositif à proprement dit	p.54
3.2	Les enseignements sur les résultats de la concertation	p.60
4.	Les suites à donner	p.62



Préambule

Le présent document est le bilan des actions de concertation conduites par Réseau Ferré de France dans le cadre de l'étape 1 des études préalables à la déclaration d'utilité publique sur le projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP). Cette première étape s'est déroulée de février 2010 à juin 2011. Ce bilan est complémentaire du compte-rendu sur le déroulement et les résultats de la concertation, établi par le garant de la concertation. De plus, sur la base du dossier de fin d'étape 1, le Préfet de Région Languedoc-Roussillon engagera une consultation formelle des acteurs.

Le bilan fait un point sur l'historique du projet (1), présente le dispositif de concertation mis en place et synthétise les avis recueillis durant l'étape 1 (2). Ce bilan cherchera à mettre en lumière les enseignements de cette concertation (3) et à en tirer les marges de progrès en vue de l'étape 2 (4).]

1 Introduction



1.1

De la reprise du projet à la décision de Réseau Ferré de France à l'issue du débat public

A. Les grandes lignes du projet

La Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan est un projet de création d'une nouvelle ligne ferroviaire d'une longueur d'environ 150 km reliant Montpellier à Perpignan.

Stratégique pour 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.

Ce projet constitue **le trait d'union entre les lignes nouvelles du sud de l'Europe** : au nord le contournement de Nîmes et Montpellier, lancé dans le cadre d'un partenariat public/privé en juin 2008, au sud la ligne nouvelle Perpignan-Figueras inaugurée en 2011 et sa prolongation vers Barcelone.

B. La phase d'études, dites pré-études fonctionnelles : la reprise des études

Comme tout grand projet d'infrastructure, le projet de création d'une ligne ferroviaire nouvelle entre Montpellier et Perpignan a une histoire.

Dès la fin des années 1980, de nombreux projets de lignes à grande vitesse (LGV) sont mis à l'étude par la SNCF, parmi lesquels celui du « TGV Languedoc-Roussillon ». Cette ligne, prolongation naturelle du projet « LGV Méditerranée » devant relier Valence à Marseille et Montpellier visait à transporter des voyageurs à grande vitesse entre Montpellier et la frontière espagnole.

Les études d'avant-projet sommaire (APS) sont réalisées de 1993 à 1995. Une consultation des acteurs est alors engagée.

Un tracé est retenu le 9 mai 1995 par décision ministérielle.



Commission consultative 26/01/11

Cette même année marque, à double titre, un coup d'arrêt pour le « TGV Languedoc-Roussillon ». Le projet de « LGV Méditerranée » n'atteint plus Montpellier mais s'arrête à l'ouest de Nîmes. De plus, le rapport « Rouvillois » sur les « perspectives en matière de création de nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse » repousse à plus long terme sa réalisation. Le « TGV Languedoc-Roussillon » est donc ajourné.

Les années 2000 rappellent l'urgence de développer l'axe ferroviaire du Languedoc-Roussillon.

En 2000, le tracé consacré en 1995 est qualifié de Projet d'intérêt général (PIG) afin de réserver les terrains nécessaires au projet de 1995.

En mai 2005, le contournement de Nîmes et Montpellier (CNM) est déclaré d'utilité publique. Parallèlement, les projets de développement du réseau ferroviaire espagnol avancent avec notamment la réalisation de la section internationale Perpignan-Figueras par le concessionnaire franco-espagnol TP FERRO.

En 2006, l'intérêt d'une liaison nouvelle entre Montpellier et Perpignan est réexaminé.

C'est ainsi que le 17 mars 2006, le ministre des Transports relance le processus d'études du projet Montpellier-Perpignan, en vue de la tenue d'un débat public. Il s'agit de prendre en compte plusieurs données nouvelles : des besoins de transports en pleine évolution, des compétences régionales accrues et des politiques publiques nationales profondément renouvelées.

Les objectifs du projet initial doivent donc être questionnés à nouveau, en adjoignant aux réflexions sur la grande vitesse, les exigences nouvelles nées de l'évolution des déplacements régionaux de voyageurs et de l'accroissement des flux de marchandises nationaux et européens.



Afin de mieux prendre en compte les différentes demandes des acteurs du territoire et pour élaborer le projet de manière partenariale, Réseau Ferré de France a innové en organisant, de janvier 2007 à juillet 2008, dès les pré-études fonctionnelles, de nombreux échanges avec le grand public et les acteurs.

→ L'information du grand public

- ▶ **5 réunions publiques** ont été organisées en mai et juin 2008 pour mobiliser le territoire, afin que le grand public soit réactif dès les premières réunions publiques du débat.

Ces réunions ont permis de présenter l'avancée des études ainsi que les enjeux du projet et d'associer le public, dans chacun des départements concernés (Gard, Hérault, Aude et Pyrénées-Orientales), à la réflexion engagée par Réseau Ferré de France et ses partenaires.

→ Les échanges avec les acteurs

- ▶ **6 ateliers thématiques** (3 ateliers environnement, 1 atelier fret, 2 ateliers aménagement) ont été organisés afin d'échanger avec les acteurs du monde socio-économique et de recueillir leurs besoins, remarques, questions et attentes qui pourraient orienter les études.

- ▶ **4 comités partenariaux d'information (COPART)** ont réuni les acteurs socio-économiques, associatifs et syndicaux du territoire, sous la présidence du Préfet de Région, pour les informer de l'avancée des études et recueillir leurs opinions.

Grâce à une large concertation dès les premières études, Réseau Ferré de France a impliqué un grand nombre d'acteurs à la réflexion sur le projet, enrichissant ainsi la préparation du débat public.

C. Le débat public

Le débat public, organisé du 3 mars au 3 juillet 2009 sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), **a remporté un franc succès.**

Ce débat a permis l'expression de points de vue nombreux et variés. Le public a été informé et a pu s'exprimer largement, comme en témoignent les moyens d'information et de participation mis en œuvre :

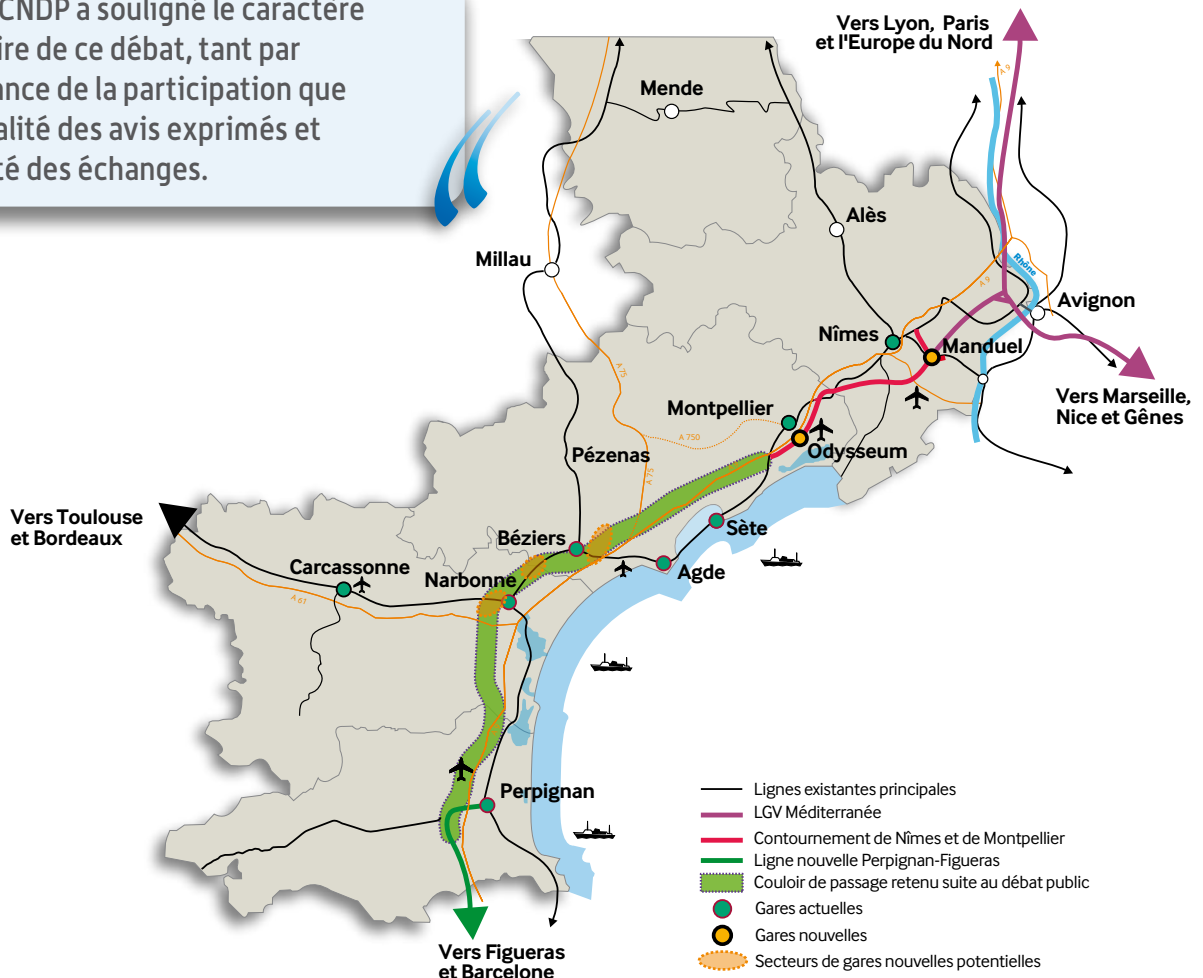
- **12 réunions publiques** (3 500 participants) ;
- **2 journaux du débat** ;
- **83 cahiers d'acteurs** ;
- **669 contributions et avis** ;
- **19 780 connexions Internet et 1 988 questions** posées sur le site ;
- **600 articles de presse** écrite, sujets de radio ou de télévision.

La CNDP a souligné le caractère exemplaire de ce débat, tant par l'importance de la participation que par la qualité des avis exprimés et la sérénité des échanges.

D. La décision de Réseau Ferré de France

Suite au débat public, Réseau Ferré de France a rencontré l'ensemble des partenaires co-financeurs pour préparer sa décision. **Le 26 novembre 2009, le Conseil d'Administration de Réseau Ferré de France a décidé de :**

- **poursuivre les études relatives à la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan** sous l'égide d'un comité de pilotage associant notamment l'État et les collectivités territoriales participant au financement de ces études ;
- **retenir un couloir de passage large d'environ 5 km**, dit « plaine littorale » entre Montpellier et Narbonne, et « Corbières littorales » entre Narbonne et Perpignan ;
- **étudier un projet apte à la grande vitesse** entre Montpellier et Perpignan ;
- **étudier un projet en capacité d'accueillir des circulations mixtes** de Montpellier à Perpignan sur les sections les plus circulées ;



- **poursuivre les études sur les gares et dessertes régionales :**

- en permettant la desserte de l'agglomération de Montpellier par une gare nouvelle dès la mise en service du Contournement de Nîmes et de Montpellier,
- en engageant les études et concertations nécessaires à la construction d'une nouvelle gare pour l'agglomération de Nîmes sur la commune de Manduel,
- en examinant l'opportunité de gares nouvelles pour la desserte de Béziers et Narbonne et, le cas échéant, leur localisation et leur horizon de réalisation, complémentaires aux aménagements en gares existantes,
- en privilégiant la desserte de Perpignan par la gare actuelle dans un premier temps ;

- **déployer un dispositif d'information et de dialogue sur l'avancement du projet**, adapté aux attentes des différents interlocuteurs de Réseau Ferré de France, qu'il s'agisse des partenaires cofinanceurs du projet, des services de l'État, des collectivités territoriales, des organisations socio-professionnelles, des associations représentatives et du public concerné. RFF demandera à la CNDP de veiller au respect de la participation des acteurs à ce processus.

E. La communication de la décision

Afin d'élaborer un projet mieux compris et partagé, Réseau Ferré de France a souhaité faire connaître largement cette décision. Il a été mis en place :

- **Une conférence de presse.** Dès le lendemain de la décision du Conseil d'Administration, le 27 novembre 2009, RFF a réuni 16 journalistes de la presse écrite, nationale et régionale, mais aussi audiovisuelle pour expliquer cette décision. Les retombées médiatiques ont été conséquentes comme l'illustrent les 74 articles et post Internet dénombrés entre le 23 novembre et le 12 décembre 2009.
- **Une publicité** de la décision a été assurée au moyen :
 - du site Internet dédié, créé pour l'occasion : www.ladecisionderff.fr ;
 - de reprises dans la presse quotidienne régionale et locale.

- **Une large diffusion** de la décision. La décision a été communiquée :

- aux partenaires co-financeurs,
- aux services de l'État (préfectures, sous-préfectures, DREAL, DDE, DDAF),
- aux parlementaires,
- à la SNCF,
- à la CNDP,
- à la CPDP,
- aux collectivités territoriales situées dans l'aire d'étude (soit 220 communes),
- aux acteurs du débat (rédacteurs des cahiers d'acteurs et abonnés aux documents de la CPDP),
- aux acteurs espagnols (Consulat, Chambres de commerce, Port de Barcelone),
- et à l'Union européenne.

- **Des malettes et coffrets DVD** contenant l'ensemble des documents du débat ont été créés et diffusés.

Cette large communication participe d'une démarche d'ouverture, voulue par Réseau Ferré de France.

F. La présentation de la décision aux 74 maires du couloir d'étude

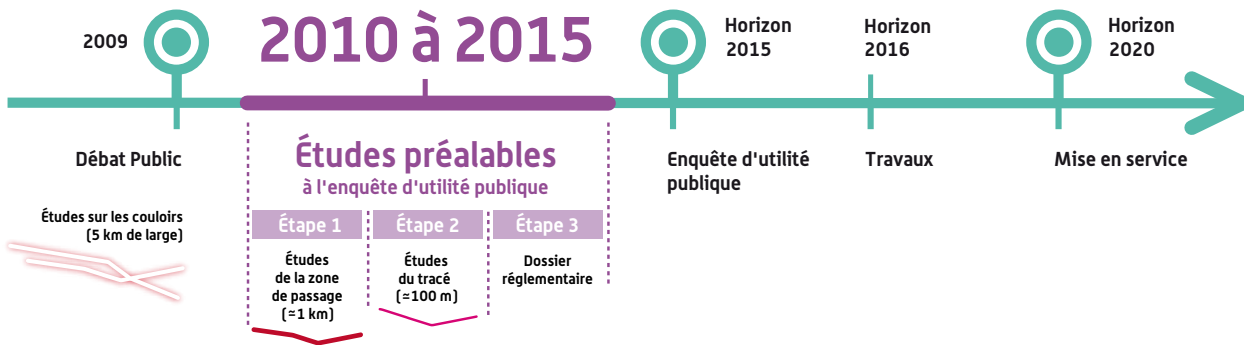
De **février à mars 2010**, Réseau Ferré de France est allé à la **rencontre individuelle des 74 maires** des communes concernées par le couloir d'étude d'environ 5 km pour **expliquer la décision** prise et recueillir des informations sur leur commune afin de préfigurer les études à venir.

Par ses différentes initiatives, Réseau Ferré de France a inauguré la démarche de concertation mise en place pour la première étape des études préalable à l'enquête d'utilité publique. Cette volonté d'aller de l'avant s'est traduite par une concertation qui s'est déroulée de manière continue depuis 2007, évitant toute pause ou effet de coupure.



1?

L'étape 1 des études préalables à la déclaration d'utilité publique : la concertation alimente les études et éclaire la gouvernance



A. La mise en place d'un processus continu des études organisées en trois étapes

L'étape 1 des études préalables à la déclaration d'utilité publique constitue la première étape d'une série de trois, qui mèneront à l'obtention d'une **déclaration d'utilité publique**.

- **Étape 1** : détermination d'une zone de passage préférentielle d'environ 1 000 mètres de large dans le couloir de passage retenu à l'issue du débat public ;
- **Étape 2** : études du tracé : la détermination d'un tracé d'environ 120 mètres de large, à l'intérieur de la zone de passage préférentielle choisie ;
- **Étape 3** : dossier et enquête d'utilité publique.

Les deux premières étapes seront entérinées par **une décision ministérielle**.

B. L'étape 1 : des options de passage à la zone de passage préférentielle

Cette première étape vise à retenir **une zone de passage préférentielle d'environ 1 000 mètres de large** de moindre sensibilité environnementale et de moindre contraintes techniques, à l'intérieur de laquelle sera étudié le meilleur tracé possible.

Les différentes actions menées lors de cette étape sont :

- **Recueil des données** ;
- **Diagnostic territorial** à partir de 4 familles d'enjeux (milieu humain, milieu physique, milieu naturel, paysage et patrimoine) et leur hiérarchisation ;
- **Recherche des options de passage** ;
- **Analyse comparative** des options de passage ;
- **Étude et définition d'une zone de passage préférentielle** (environ 1 km).

C. La continuité de la concertation

La concertation se déroule en même temps que les études. Pour respecter le délai envisagé pour la mise à l'enquête d'utilité publique du projet, **une concertation continue et approfondie** dès le démarrage des études est apparue nécessaire. Cette concertation permet d'alimenter les études et d'éclairer les décisions à prendre.

Le processus de concertation a nécessité une approche novatrice, ainsi qu'une organisation appropriée. En effet, ce ne sont pas les études qui ont conditionné l'organisation de la concertation, c'est le déroulement de la concertation qui a orienté la production des études de façon à répondre aux attentes des acteurs locaux.

D. La définition et les objectifs de la concertation

La concertation est un **processus continu d'information, d'écoute et de dialogue** mis en place pour favoriser la participation du public et des différents acteurs afin de construire un projet compris et partagé avec l'ensemble des parties prenantes.

→ Les objectifs de la concertation

- ▶ **Organiser** le partage d'informations, le dialogue et les échanges d'avis ;
- ▶ **Favoriser** la définition progressive du projet dans le respect de l'environnement humain et naturel ;
- ▶ **Assurer** la cohérence entre le projet et les enjeux de développement territoriaux ;
- ▶ **Bénéficier** tout au long du processus d'études des connaissances des acteurs et recueillir leurs attentes pour enrichir l'élaboration du projet ;
- ▶ **Éclairer** les orientations à prendre par Réseau Ferré de France et ses partenaires financiers ;
- ▶ **Informé** régulièrement les acteurs et le public de l'avancée des études, des résultats de la concertation et des décisions prises.

→ Les principes de la concertation

- ▶ **Transparence.** Tout au long des études, Réseau Ferré de France s'est engagé à concerter afin que le dossier présenté lors de l'enquête publique soit élaboré dans la plus grande transparence. À chaque étape, le maître d'ouvrage établit un bilan de la concertation qu'il adresse au Préfet de Région et qu'il met à la disposition des acteurs des territoires. Ce bilan sera joint au dossier d'enquête publique ;
- ▶ **Diversité.** Tous les points de vue doivent pouvoir être exprimés et pris en considération ;
- ▶ **Écoute.** Dans le respect et la légitimité de chacun à s'exprimer ;
- ▶ **Argumentation.** Une intervention ou une prise de position doit être fondée et argumentée.

E. Gouvernance : le COTECH prépare les choix du COPIL

La gouvernance permet la prise de décisions cohérentes et partagées entre Réseau Ferré de France et les différents partenaires qui cofinancent les études.

Le projet fait donc l'objet d'une **validation progressive** : éclairé par un comité technique (COTECH), le comité de pilotage (COPIL) propose en fin d'étape 1 la zone de passage préférentielle, qui devrait faire l'objet d'une décision ministérielle en septembre 2011 après consultation formelle des acteurs par le Préfet de Région.

La gouvernance s'articule autour de deux instances :

- **Le COPIL définit les grandes orientations stratégiques et arrête les choix.**

Placé sous la Co-présidence du Préfet de Région et du Président de Région, il rassemble l'ensemble des partenaires co-financeurs du projet :

- le Préfet de Région et les représentants du ministère,
- le Président du Conseil régional,
- les Présidents des autres collectivités partenaires du financement,
- le Président de RFF ou son représentant.

Lors du COPIL n°2, le 12 mai 2011, le protocole cadre de financement des études a été signé par M. Mariani, Secrétaire d'État en charge des transports et l'ensemble des partenaires co-financeurs des études.

- **Le COTECH examine les résultats d'études et prépare les décisions du COPIL.**

Il est composé des représentants :

- du Préfet de Région et des services techniques du ministère,
- de Réseau Ferré de France,
- des services techniques des collectivités partenaires du financement.

Le 25 mai 2011, le COTECH n°2 a examiné les résultats de la première étape des études préalables à la déclaration d'utilité publique et préparé le choix du COPIL concernant la zone de passage préférentielle.



2 Stratégie et mise en œuvre de la concertation

2.1 La Charte et le Garant de la concertation

Fort des enseignements tirés des études préalables au débat public et du débat lui-même, Réseau Ferré de France a souhaité poursuivre et renforcer son dispositif de concertation lors des études préalables à la déclaration d'utilité publique.]

A. La Charte précise les modalités de la concertation

La Charte vise à formaliser la pratique de concertation applicable au projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan. Elle s'inscrit dans un contexte sociétal et réglementaire qui renforce l'exigence de participation des acteurs et des populations aux décisions sur les grands projets d'aménagement qui les concernent.

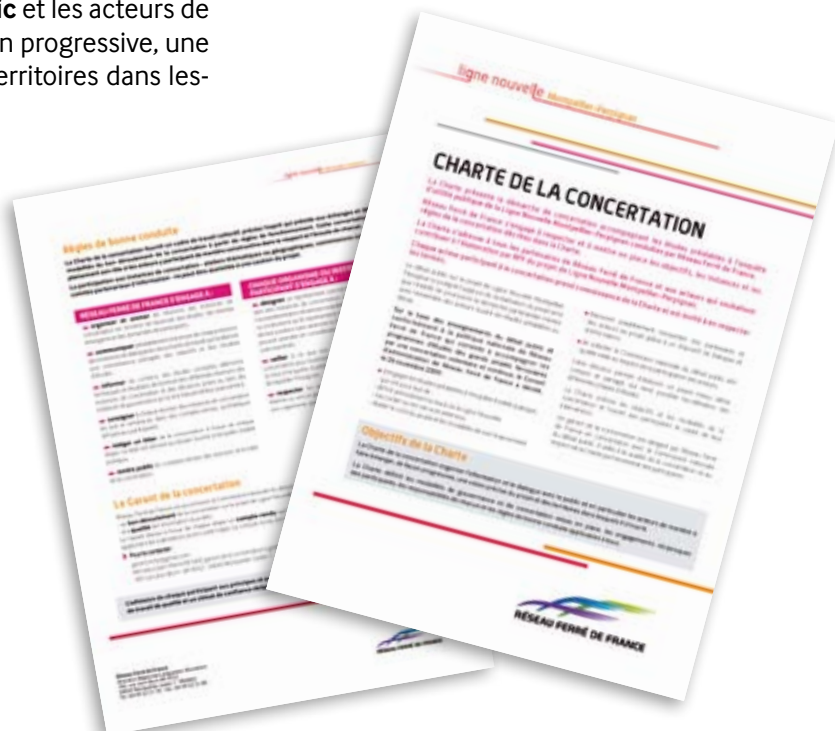
La Charte présente la démarche de concertation accompagnant les études préalables à l'enquête d'utilité publique. Elle s'adresse à tous les partenaires de Réseau Ferré de France et aux acteurs qui souhaitent contribuer à l'élaboration du projet.

La Charte de la concertation **organise l'information et le dialogue avec le public** et les acteurs de manière à faire émerger, de façon progressive, une vision précise du projet et des territoires dans lesquels il s'inscrit.

La Charte **définit les modalités de concertation** mises en place, les engagements réciproques des participants, les responsabilités de chacun et les règles de bonne conduite applicables à tous.

Rédigée par Réseau Ferré de France, la Charte a été approuvée par la Commission nationale du débat public (CNDP) et le Garant de la concertation.

Adressée ensuite par mél aux invités du Comité partenarial d'information (COPART) qui l'ont agréée le 24 juin 2010 à Montpellier sans demande de modification, la Charte a été **définitivement validée par le COPIL réuni le 3 décembre 2010 à Montpellier.**



B. Le Garant veille au bon déroulement de la concertation

Pour veiller au bon déroulement de la concertation, conformément à l'engagement pris à l'issue du débat public, Réseau Ferré de France, en accord avec la Commission Nationale du Débat Public, a désigné un garant : **Monsieur Jean-Pierre Richer**.

Personnalité indépendante du maître d'ouvrage, il veille au bon déroulement de la concertation et à la qualité de l'information du public.

Sa mission se décline en trois types d'interventions :

- **Observation et analyse** du déroulement de la concertation ;
- **Facilitateur des échanges** entre les participants à la concertation ;
- **Rôle de recours** afin de répondre aux demandes formulées par les participants à la concertation et par le public.

→ Saisie du Garant

Toute personne peut saisir le Garant si elle estime que dans la forme, la concertation n'est pas satisfaisante.

Chacun peut contacter le garant grâce à :

- ▶ **une adresse postale** : 185 rue Léon Blum - BP 95552 - 34043 Montpellier
- ▶ **une adresse mél** : garant.lnmp@gmail.com

Le Garant dresse, à l'issue de chaque étape, un compte-rendu sur le déroulement et les résultats de la concertation. Ce compte-rendu est public et sera joint au dossier d'enquête publique.

Destinataire d'une lettre de mission datée d'avril 2010, le Garant est régulièrement informé par Réseau Ferré de France des conditions d'organisation et de déroulement de la concertation : transmission du calendrier des réunions de concertation, de leur objet et de leurs comptes-rendus une fois validés.

M. Richer a été membre de la Commission particulière du débat public en 2009. De ce fait, sa connaissance du contexte et de l'environnement du projet est réelle.

De par son action, il assure la continuité de l'action de transparence menée par la CNDP. M. Richer assiste, tant que possible, à l'ensemble des réunions de gouvernance et de concertation. Ainsi, au cours de l'étape 1, le garant a participé :

- aux COPIL,
- au COPART,
- à 3 ateliers,
- à 6 commissions consultatives,
- à 3 réunions publiques.

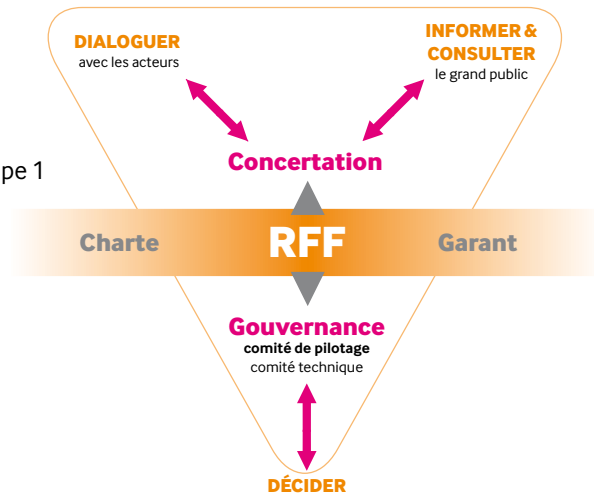


M. Richer, Garant de la concertation

2? Un dispositif ambitieux

La concertation mise en place a comme but de maintenir un fil continu de dialogue et d'information, d'enrichir le projet, de faciliter son acceptation et de préparer la déclaration d'utilité publique.]

Schéma du dispositif de concertation de l'étape 1



A. L'information et la consultation du grand public

Réseau Ferré de France a mis en place des moyens diversifiés d'information et de consultation du grand public.

Ce dispositif s'est plus particulièrement attaché à informer et demander son avis de manière permanente à un large public sur l'avancée des réflexions.

Ainsi, cette concertation vise à favoriser la participation active de toutes les personnes concernées par le projet.

- **Les réunions publiques** constituent des rendez-vous privilégiés avec les habitants du couloir d'étude. Cinq réunions publiques ont été tenues du 5 au 15 décembre 2010 dans les communes de chacune des séquences, afin d'aller à la rencontre des habitants et de répondre à l'ensemble de leurs questions. Une réunion supplémentaire a été organisée en avril pour le secteur des Basses plaines de l'Aude.

→ 6 réunions publiques

- ▶ **Gigean**, le 6 décembre 2010,
- ▶ **Peyriac-de-Mer**, le 7 décembre 2010,
- ▶ **La Palme**, le 8 décembre 2010,
- ▶ **Peyrestortes**, le 9 décembre 2010,
- ▶ **Bessan**, le 15 décembre 2010,
- ▶ **Coursan**, le 14 avril 2011,

L'ensemble des thématiques abordées lors de ces réunions sera développé au chapitre 2.3.

- **Des outils d'information et de consultation** ont été mis à la disposition du grand public tout au long des études pour maintenir en permanence un fil continu d'information :

- **Un site internet dédié** qui tient le rôle majeur de plateforme commune d'information et de collaboration - www.lalignenouvelle.com ;
- **Des supports d'information** :
 - lettre d'information,
 - document d'information tabloïd,
 - plaquette projet de l'étape 1.
- **Des expositions** dans les Maisons de la Région, des mairies et plusieurs centres commerciaux et des lieux de vie.

- **La presse** a été conviée à plusieurs temps d'information, notamment à l'issue du COPIL le 3 décembre 2010 à Montpellier. D'autres rencontres bilatérales avec des journalistes locaux ont été organisées à l'initiative de Réseau Ferré de France pour présenter le projet et les différentes étapes de la concertation (La Gazette de Montpellier, Réseau LR, La Vanguardia).

L'ensemble des outils d'information et de consultation ainsi que les relations avec la presse seront développés en détails au chapitre 2.3.

B. Le dialogue avec les différentes catégories d'acteurs issues du Grenelle Environnement

Le dialogue avec les acteurs a reposé sur des **espaces de travail, d'échange et d'information** avec les différentes catégories d'acteurs telles que définies par le Grenelle Environnement. Ce dialogue participe d'un **dispositif de concertation ambiteux**, au plus près du territoire.

L'objectif des instances de concertation vise à associer de manière transparente, au fur et à mesure de l'avancement des études, les acteurs représentatifs du territoire. Il leur est proposé d'enrichir les analyses sur la base de leurs demandes, suggestions et avis.

Chaque acteur a été sollicité à son niveau :

- **Les élus** font part de leur connaissance des territoires, présentent leurs projets d'aménagement et de développement socio-économique, rural et urbain.
- **Les associations** apportent d'importantes contributions suivant leur champ de compétence en environnement, paysages, transport de marchandise, agriculture, hydraulique...
- **Les acteurs socio-économiques** interviennent également dans la définition du projet en exprimant leurs points de vue sur le projet.

La concertation avec les acteurs s'organise en différentes instances. Chacune joue un rôle clé, précis, et participe à l'avancement progressif du projet.

- **Les Commissions consultatives**, présidées par un représentant de l'État, associent des élus des collectivités locales et des organismes publics des territoires concernés.

Elles permettent d'échanger de manière approfondie avec les participants afin de bénéficier de leur connaissance fine du territoire et des enjeux locaux, de leur permettre de s'approprier les éléments du projet et de recueillir formellement leurs avis sur les études et les productions des ateliers.

Les élus **donnent donc un avis** sur les propositions qui seront soumises au COPIL.

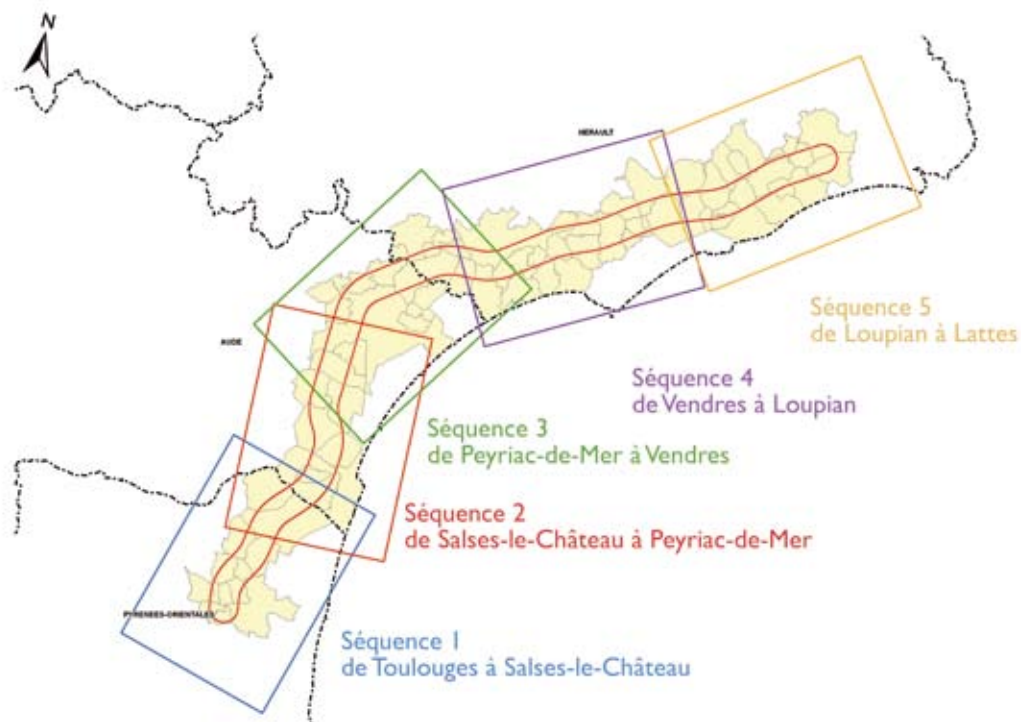
Ces réunions sont organisées avec les élus selon des sections géographiques prédéfinies. **Cinq séquences du projet** d'environ 30 km chacune ont été identifiées à partir des fonctionnalités du projet et des grandes entités géographiques régionales.

→ 3 sessions de commissions consultatives

Mises en place durant l'étape 1 des études :

- ▶ **Un premier cycle de 5 commissions** du 13 au 17 septembre 2010 ;
- ▶ **Un deuxième cycle de 5 commissions** du 15 au 19 novembre 2010 ;
- ▶ **Un troisième cycle de 3 commissions** du 26 au 28 janvier 2011.

Les thématiques de chaque commission consultative seront abordées au chapitre 2.4.



- **Les Ateliers** réunissent des représentants des organismes socioprofessionnels (chambres consulaires, représentants du monde économique et agricole), des associations agréées et des fédérations, des institutions ou organismes divers (parcs naturels régionaux ou agences d'urbanisme) ainsi que des services de l'État.

Les instances de travail sont composées de techniciens et d'experts, d'associations et d'acteurs concernés par une thématique spécifique. Ils interviennent sur un sujet donné, ou sur un territoire à enjeu spécifique.

Leur objectif est de créer un cadre de travail et d'échange permettant de recueillir les demandes, remarques et attentes sur des problématiques essentielles du projet qui peuvent servir à orienter les études préalables à l'enquête d'utilité publique.

→ 7 ateliers

Organisés durant l'étape 1 des études :

- ▶ **2 ateliers « Environnement »**
le 6 juillet 2010 et le 7 septembre 2010 ;
- ▶ **2 ateliers « Agriculture, viticulture et foncier »**
le 8 juillet 2010 et le 9 décembre 2010 ;
- ▶ **1 atelier « Transport de marchandises »**
le 6 octobre 2010 ;
- ▶ **1 atelier « Hydraulique et milieux aquatiques »**
le 7 octobre 2010 ;
- ▶ **1 atelier « Massifs de la Gardiole et Corbières »**
le 14 octobre 2010.

L'ensemble des thématiques abordées lors de ces réunions sera développé au chapitre 2.4.

- **Le Comité partenarial d'information (COPART)** réunit, sous la présidence du Préfet de Région et en présence des co-financeurs du projet, l'ensemble des acteurs de la concertation.

Le but du COPART est de présenter l'avancement des études et les décisions prises par le comité de pilotage et de recueillir auprès des différents acteurs leurs besoins, remarques, questions et attentes. Le COPART permet également de faire un point d'étape sur l'avancée du projet.

Cette instance garantit le partage du même niveau d'information à tous les acteurs et présente les décisions prises par le COPIL.

→ 2 COPART

Le premier COPART a été organisé au démarrage de l'étape 1 des études, le 24 juin 2010 à Montpellier.

Les thématiques abordées lors de cette réunion sont développées au chapitre 2.4.

Le COPART n°2 aura lieu le 4 juillet 2011 à Montpellier.



COPART du 24/06/2010



Atelier environnement du 07/09/10

- **Les rencontres bilatérales** ont également répondu aux demandes émises par certains acteurs du territoire.

En effet, parallèlement aux instances collégiales de concertation, Réseau Ferré de France a affiché

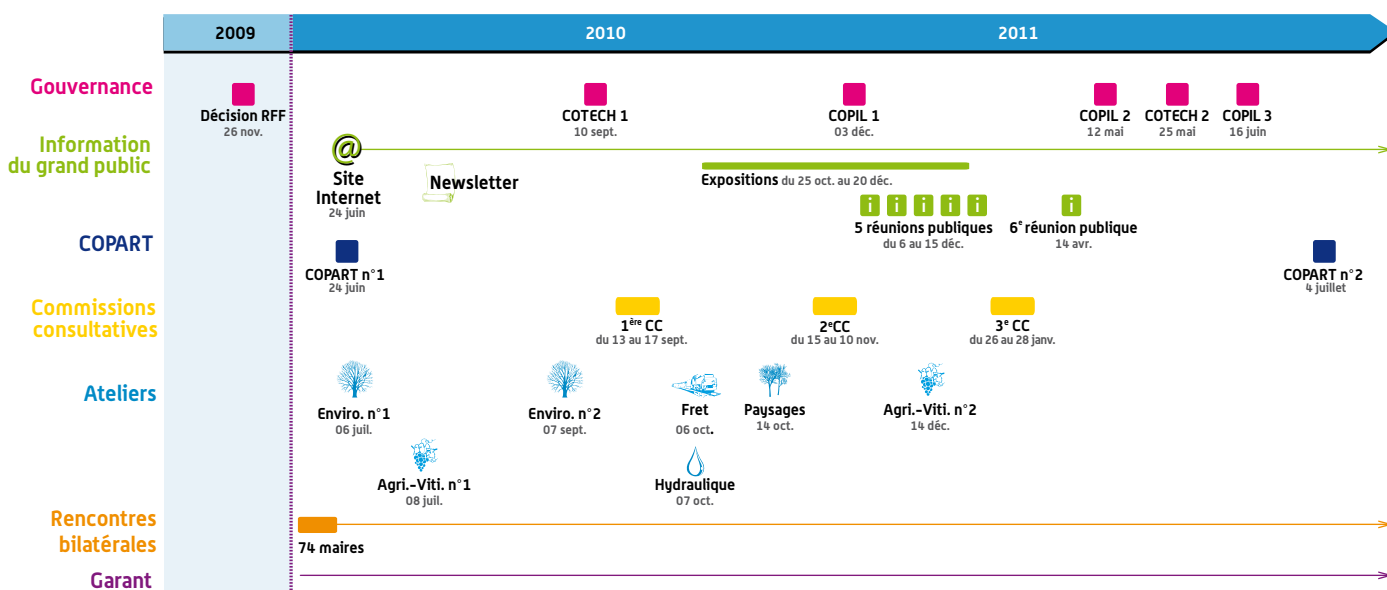
sa volonté d'organiser toute réunion visant des sujets particuliers.

Les rencontres bilatérales ont permis d'échanger avec les membres de l'équipe projet de manière approfondie et fructueuse.

➔ Plus de 150 réunions bilatérales

- ▶ **CNDP :**
 - 2 rencontres en janvier 2010 et mai 2010
- ▶ **Élus :**
 - 12 co-financeurs (Région, Départements, Communautés d'Agglomérations)
 - 74 maires du couloir de passage
 - Rendez-vous à la demande (Région, Département de l'Aude, Communautés d'Agglomérations de Perpignan et Narbonne, mairies de Fitou et Cuxac-d'Aude...)
 - Députée européenne (invitation RFF)
 - Sommet des 8 villes pour la grande vitesse
- ▶ **Etat et ses services :**
 - Préfets (Région et Département)
 - Ministère
 - DREAL
 - DDTM
 - INAO
 - Consul de Barcelone
 - ABF, ONF et SDAP
- ▶ **Associations / Syndicats**
 - TGV sud environnement
 - Syndicat des vignerons du midi
 - Chambre de Commerce et d'Industrie de Montpellier
- ▶ **Entreprises**
 - SNCF
 - TP Ferro
 - Comurhex (installation nucléaire)
 - Ciment Calcia
 - RTE
 - Titanobel (stockage explosif)
- ▶ **PIG - Foncier**
 - Chambres d'agriculture
 - SAFER
 - Cave coopérative du pays d'Ensérune
 - Particuliers (mise en demeure d'acquiescer sur le PIG)

Planning de la concertation de l'étape 1





2³

L'information et la participation du grand public

Réseau Ferré de France a mis en place des moyens diversifiés d'information et de consultation du grand public afin de l'impliquer dans cette démarche ouverte de dialogue : les outils de communication, les relations presse et les réunions publiques.]

A. Les outils d'information

Divers outils de communication ont été produits par Réseau Ferré de France durant l'étape 1 des études afin de transmettre une large information et permettre au grand public de suivre l'évolution du projet : le site Internet, les supports d'information et les expositions.

■ **Le site Internet dédié au projet** (www.laligne-nouvelle.com) a été mis en ligne lors du premier COPART, le 24 juin 2010.

De novembre 2010 à janvier 2011, plus de 3 800 visiteurs ont consulté le site en y passant en moyenne 5 minutes.

16 392 pages ont été visités dont près de 5 000 pour la seule rubrique « documents / cartographie ».

→ Le site comporte plusieurs rubriques

- ▶ **Projet** : toutes les informations concernant les études et le déroulement du projet sont disponibles ;
- ▶ **Concertation** : le dispositif de concertation y est décrit, la Charte de la concertation y est téléchargeable ;
- ▶ **Contactez-nous** : permet aux intervenants de poser des questions et d'émettre un avis ;
- ▶ **Documents** : il est possible de télécharger l'ensemble des comptes-rendus et présentation des réunions, ateliers et commissions, les cartes et les documents présentés.
- ▶ **Médiathèque** : cette rubrique interactive permet de mieux comprendre le projet via des animations telle que l'explication de la méthode pour mettre au point la zone de passage préférentielle ou un focus sur le transport de marchandises. Des vidéos sur le projet sont aussi disponibles.



■ **Des supports d'information** tels que la lettre d'information, le document d'information tabloïd et la plaquette projet ont également été créés pour favoriser et permettre une meilleure compréhension du projet.

- **La lettre d'information (« newsletter »)** accorde une large place aux visuels et aux chiffres clés ; les informations ont été développées de manière pédagogique sur l'actualité du projet de façon à vulgariser les informations techniques.

Un premier numéro a été diffusé à 2 000 exemplaires en juillet 2010. Elle était consacrée au COPART, ainsi qu'aux ateliers de juillet.

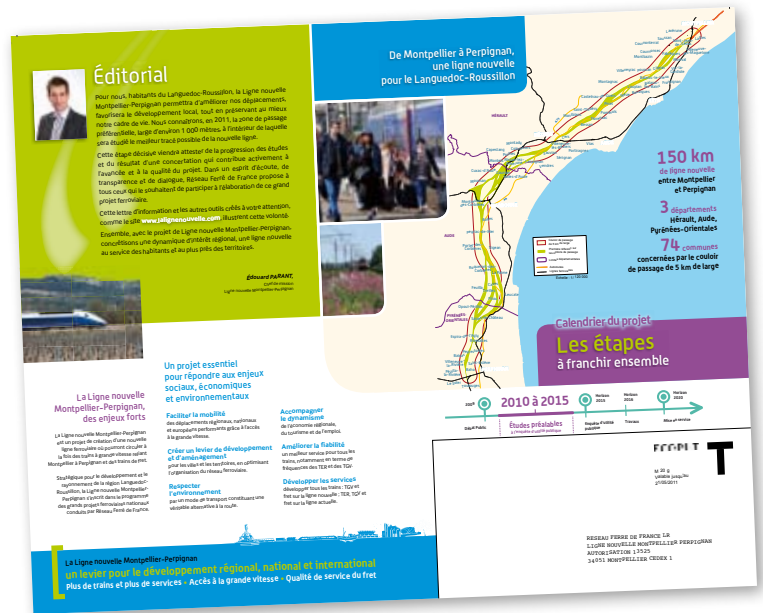
Le site Internet offre la possibilité de s'abonner à cette lettre d'information.

- **Le document d'information « tabloïd »** met en évidence les bénéfices du projet pour les hommes et le territoire, le calendrier, le dispositif de concertation et les outils mis à la disposition du grand public. Ce document de 4 pages se veut synthétique et apporte une compréhension globale du projet.

Il contient un coupon Écopli pour que chacun puisse adresser à Réseau Ferré de France ses remarques, suggestions et questions sur le projet.

Neuf remarques et questions ont été adressées à RFF.

Il a été largement diffusé, lors des réunions publiques en décembre 2010 et dans les mairies des 74 communes concernées par le projet.



- **La plaquette projet de l'étape 1** est un document complet sur le projet de 20 pages présenté sous forme de 10 questions/réponses. C'est un document clé de l'étape 1 qui donne toutes les informations sur le projet : les spécificités du projet, la démarche des études, le dispositif de concertation, le calendrier...

Elle a été diffusée lors de la troisième séance des Commissions consultatives et pour les derniers COTECH et COPIL.

➔ **Téléchargements**

L'ensemble des documents d'information est téléchargeable sur le site Internet du projet.

■ **Des expositions ont été organisées du 25 octobre au 20 décembre 2010** pour présenter le projet au grand public. Ces expositions, sous forme de trois kakémonos ou un grand panneau, montraient les communes concernées par le projet, les modalités de la concertation ainsi que l'ouverture sur l'Europe et le développement régional que procurerait le projet. Ce fut ainsi l'occasion d'aller à la rencontre du grand public pour présenter le projet dans son ensemble de manière pédagogique :

- **dans les Maisons de la Région** à Perpignan, Béziers et Narbonne, en partenariat avec la Région ;
- **dans les mairies des 56 communes** de 1 000 à 10 000 habitants concernées par le projet pour aller au-devant du monde rural et être présent au cœur des villages ;

- **dans plusieurs centres commerciaux et lieux de vie** (médiathèque) répartis sur l'ensemble de la région (Perpignan, Sigean, Narbonne, Béziers et Montpellier) pour assurer une visibilité maximum du projet.

Un communiqué de presse annonçant les expositions a été envoyé à tous les journalistes locaux, ainsi qu'aux chargés de communication des 74 communes concernées par le projet afin qu'ils puissent reprendre cette information dans leurs différents supports de communication (journal municipal, site Internet...).



Intermarché de Béziers



Mairie de Sauvian



Maison de la Région à Béziers

Planning des expositions

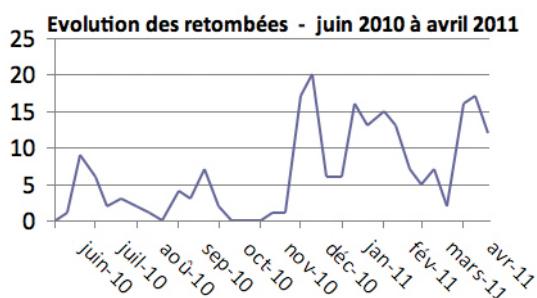
Mairies	Séquence 1	Toulouges, Le Soler	Du 25/10 au 01/11/2010
		Villeneuve-la-Rivière, Pézilla -la-Rivière	Du 02 au 09/11/2010
		Baho, Baixas	Du 08 au 15/11/2010
		Espira-de-l'Agly, Rivesaltes	Du 15 au 22/11/2010
		Peyrestortes	Du 30/11 au 07/12/2010
	Séquence 2	Salses-le-Château	Du 22 au 29/11/2010
		Leucate, Sigean	Du 25/10 au 01/11/2010
		Portel-des-Corbières	Du 02 au 09/11/2010
		La Palme	Du 29/11 au 06/12/2010
	Séquence 3	Moussan, Cuxac-d'Aude	Du 25/10 au 01/11/2010
		Coursan, Salles-d'Aude, Nissan	Du 03 au 10/11/2010
		Capestang, Montady, Colombiers	Du 08 au 15/11/2010
		Lespignan	Du 09 au 16/11/2010
		Peyriac-de-Mer	Du 30/11 au 07/12/2010
	Séquence 4	Vendres	Du 25/10 au 01/11/2010
		Villeneuve-lès-Béziers	Du 26/10 au 02/11/2010
		Sauvian, Sérignan	Du 03 au 10/11/2010
		Cers, Portiragnes	Du 09 au 16/11/2010
		Vias, Montblanc	Du 16 au 23/11/2010
		Bessan	Du 22 au 29/11/2010
		Pomerols, Florensac	Du 29/11 au 06/12/2010
		Saint-Thibéry, Pinet, Castelnaud-de-Guers	Du 06 au 13/12/2010
	Séquence 5	Montagnac	Du 07 au 14/12/2010
		Loupian, Villeveyrac	Du 26/10 au 02/11/2010
		Bouzigues, Poussan	Du 04 au 11/11/2010
		Ballaruc-les-Bains, Ballaruc-le-Vieux	Du 08 au 15/11/2010
		Montbazin, Vic-la-Gardiole	Du 16 au 23/11/2010
		Cournonsec, Cournonterral, Fabrègues	Du 23 au 30/11/2010
Gigean		Du 30/11 au 06/12/2010	
Laverune, Villeneuve-Lès-Maguelone, Saussan		Du 07 au 14/12/2010	
Maisons de la Région	Séquence 1	Perpignan	Du 29/10 au 16/12/2010
	Séquences 2-3	Narbonne	Du 29/10 au 29/11/2010
	Séquence 4	Béziers	Du 29/10 au 16/12/2010
Centres commerciaux et lieux de vie	Séquence 1	Perpignan Galeries Lafayette place de la Résistance	Du 15 au 22/11/2010
	Séquence 2	Sigean Hypermarché zone artisanale Peyrou	Du 22 au 29/11/2010
	Séquence 3	Narbonne Carrefour avenue de la Mer	Du 29/11 au 06/12/2010
	Séquence 4	Béziers Intermarché boulevard du Languedoc	Du 06 au 13/12/2010
	Séquence 5	Montpellier Médiathèque Zola 218 bd Aéroport	Du 13 au 20/12/2010

B. Les relations presse et leurs retombées

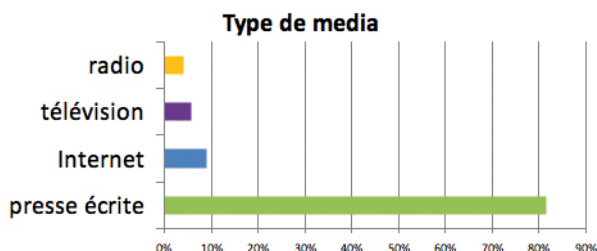
Au-delà de **rencontres régulières** avec les journalistes locaux et espagnols, les relations presse ont reposé sur la diffusion de :

- **Communiqués de presse** pour annoncer les expositions (22 novembre 2010), la signature du protocole de financement des études (3 décembre 2010) et les réunions publiques (6 décembre 2010).
- **Dossier de presse** en novembre 2010 consacré aux grands projets ferroviaires en Languedoc-Roussillon.
- **Conférence de presse** organisée par Réseau Ferré de France le 10 avril 2011 afin d'annoncer la tenue d'une sixième réunion publique à Coursan. L'objectif était de répondre à l'ensemble des questions concernant les Basses plaines de l'Aude et d'apporter une information claire, précise et exacte sur le niveau d'étude du projet.

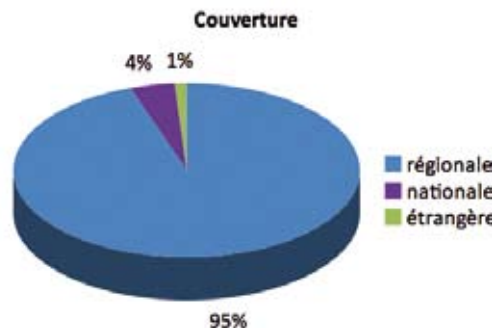
Les retombées presse sont réelles. Même si la couverture médiatique est restée mesurée, le projet a constitué un sujet important dans les media. Il a été repris régulièrement dans les colonnes des grands quotidiens de la presse régionale, avec des articles détaillés (plus de 210 retombées en 11 mois).



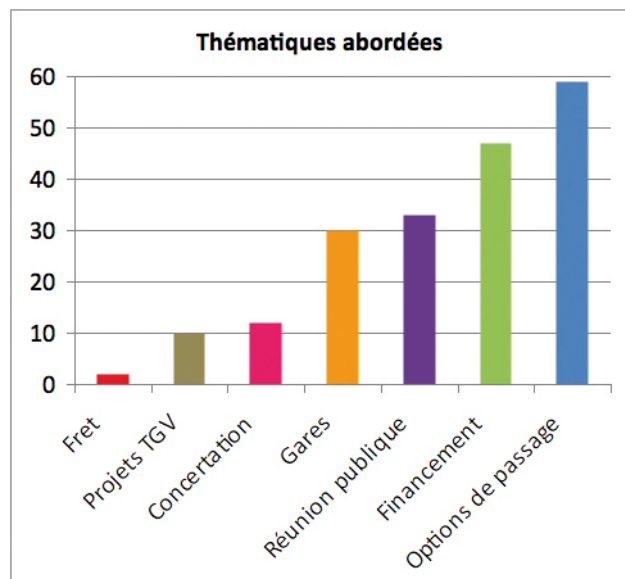
La couverture médiatique est demeurée essentiellement régionale avec une présence très importante de la presse écrite (plus de 80 % des retombées). Les informations transmises sur le projet étant assez techniques, la presse écrite est le média le plus utilisé pour traiter et rendre compte de données chiffrées ou calendaires.



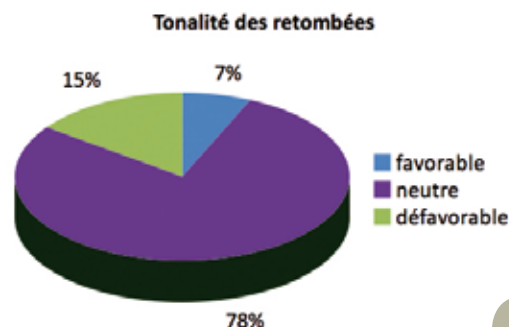
La couverture médiatique demeure essentiellement régionale à 95 %.



La Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan a été identifiée comme un projet général d'aménagement du territoire. Les thèmes médiatiques récurrents sont les options de passage présentées en réunion publique et le financement.



Dans la majorité des articles, le ton reste neutre même si on a pu assister à partir du mois de décembre à des prises de position plus marquées au sujet des options de passage. Dans les Corbières, en séquence 2, l'ensemble des acteurs du territoire se mobilise pour l'option médiane. Les inquiétudes restent fortes concernant la séquence 3, où l'option de passage à l'Ouest de Narbonne emporte la majorité des suffrages, malgré les prises de positions répétées de certains maires des Basses plaines de l'Aude, à Cuxac-d'Aude et Moussan en particulier.



Réunion publique de la Séquence 1

Date et lieu	Jeudi 9 décembre 2010 à Peyrestortes Théâtre Albert Lavigne
Communes concernées	Baho, Baixas, Espira-de-l'Agly, Le Soler, Opoul-Pénillos, Perpignan, Peyrestortes, Pézilla-la-Rivière, Rivesaltes, Saint-Estève, Salses-le-Château, Toulouges, Villeneuve-la-Rivière.
Participation	• 107 présents • 20 questions
Durée	2h00
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Présenter l'avancée du projet : études (différents types, calendrier) et concertation (garant et dispositif) ; • Visualiser une maquette virtuelle en trois dimensions des options de passage possibles ; • Recueillir les questions et avis du grand public.
Sujets abordés	<p>Desserte - 5 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'implantation d'une gare nouvelle à l'horizon du projet au niveau de Rivesaltes n'a pas été évoquée. - Volonté de créer la gare nouvelle de Rivesaltes dès la mise en service du projet. - Crainte que les trains Paris-Barcelone ne s'arrêtent pas à Perpignan si la gare nouvelle n'est pas réalisée. - Incompréhension de la décision de RFF de ne pas réaliser une gare nouvelle à Perpignan à l'horizon du projet. - Qui financera le coût d'une gare nouvelle ? <p>Mixité de la ligne nouvelle - 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> - Souhait d'une ligne uniquement voyageurs. - La décision de RFF est-elle la réalisation d'une LGV à 220 km/h apte à la circulation du fret ? - Coteau de Las Sedes. Un train de marchandises doit-il passer plus haut au niveau de l'Agly et plus profondément au coteau de manière à avoir une pente acceptable ? <p>Foncier - 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> - Est-il prévu dans les acquisitions des foncières une réservation pour doubler la ligne à l'horizon de 30 à 40 ans ? - Comment RFF indemnise-t-il les propriétaires des maisons se trouvant à proximité de la ligne nouvelle ? - Quelle distance minimum devra être respectée par RFF par rapport aux habitations pour insérer la ligne nouvelle ? <p>Insertion paysagère - 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> - RFF connaît-il déjà le nombre d'ouvrages d'art et de tunnels, et les types de pont. - Interrogation sur le franchissement des Corbières. <p>Nombre de trains - 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> - RFF a-t-il une idée du nombre de trains en circulation à l'horizon 2030/2040 ? <p>Ligne existante - 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aucune proposition d'aménagement de la ligne existante n'est abordée. <p>3D - 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> - Où se situe St-Estève sur la maquette 3D ? <p>Financement - 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> - Comment sera financée la ligne nouvelle ? <p>Calendrier - 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le projet est attendu depuis trop longtemps. <p>Bruit- 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un train de marchandises est beaucoup plus bruyant qu'un TGV.
Moyen de concertation mis à disposition	Le document d'information tabloïd a été distribué et un registre a été mis à la disposition du public pour recueillir ses observations
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site Internet du projet



Réunion publique de la Séquence 2

Date et lieu	Mercredi 8 décembre 2010 à La Palme Salle des activités
Communes concernées	Caves, Feuilla, Fitou, La Palme, Leucate, Portel-des-Corbières, Roquefort-des-Corbières, Sigean, Treilles
Participation	• 223 présents • 20 questions
Durée	2h10
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Présenter l'avancée du projet : études (différents types, calendrier) et concertation (garant et dispositif) ; • Visualiser une maquette virtuelle en trois dimensions des options de passage possibles ; • Recueillir les questions et avis du grand public.
Sujets abordés	<p>Options de passage - 5 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'option intégrant le PIG (option médiane) est plébiscité par les maires de : La Palme, Fitou, Caves, Treilles et Roquefort-des-Corbières - L'option littorale morcellerait le territoire, passerait proche du village de Fitou, est guidée par des arguments économiques, impacterait négativement le tourisme et le paysage. <p>Bruit - 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> - RFF compte-t-il installer des écrans anti-bruit le long de la ligne nouvelle dans les zones rurales ? - Comment RFF ferait pour passer par-dessus l'autoroute et réussir à protéger en même temps les riverains des nuisances sonores ? - Combien de décibels seront perçus à 500 mètres de la ligne nouvelle ? - Les trains de marchandises font beaucoup de bruit <p>Fret - 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> - Y aura-t-il du fret sur la ligne nouvelle ? - Quel sera le pourcentage de trains de fret sur la ligne et à quel moment de la journée passeront ces trains de marchandises ? - Pourquoi est-il difficile de faire passer des trains de fret dans les Corbières ? <p>Distances - Foncier - 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quelle est la distance minimale entre la future ligne et les maisons existantes ? - Dans l'hypothèse où serait retenue l'option de passage médiane, à quelle distance du village de Roquefort-des-Corbières se situerait la nouvelle ligne ferroviaire. - À quelle distance devraient être situées les habitations les plus proches de la ligne nouvelle pour pouvoir être expropriés ? <p>Vitesse de circulation - 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> - La vitesse de 220 km/h aurait permis une adaptation plus facile au terrain. <p>Éolien - 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> - Avoir des éoliennes à proximité de chez soi peut-il préserver d'avoir en plus le passage de la ligne nouvelle à proximité ? <p>Gouvernance - 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> - S'il appartient au Ministre de prendre la décision quant à ce projet, pourquoi le public a été convié à la réunion. <p>Viticulture - 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'option littorale impacte fortement le vignoble. <p>Ligne existante - 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> - Que va devenir la ligne ferroviaire existante et quels trains y circuleront ? <p>Financement - 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> - Comment va être financée cette nouvelle ligne à grande vitesse ?
Moyen de concertation mis à disposition	Le document d'information tabloïd a été distribué et un registre a été mis à la disposition du public pour recueillir ses observations
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site Internet du projet.



Réunion publique de la Séquence 3

Date et lieu	Mardi 7 décembre 2010 à Peyriac-de-Mer Foyer des Campagnes
Communes concernées	Bages, Capestang, Colombiers, Coursan, Cuxac-d'Aude, Lespignan, Montady, Montels, Montredon-des-Corbières, Moussan, Narbonne, Nissan-lez-Enserune, Peyriac-de-Mer, Poilhes, Salles-d'Aude.
Participation	• 174 présents • 12 questions
Durée	1h50
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Présenter l'avancée du projet : études (différents types, calendrier) et concertation (garant et dispositif) ; • Visualiser une maquette virtuelle en trois dimensions des options de passage possibles ; • Recueillir les questions et avis du grand public.
Sujets abordés	<p>Foncier - 6 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quelle est la conséquence aujourd'hui pour les personnes habitant à l'intérieur des options de passage ? - Quel est le risque d'expropriation pour les personnes habitant à l'intérieur d'une option de passage ? - Des indemnités sont-elles prévues pour des terrains se situant dans une option de passage ? - Existera-t-il des rétablissements des cheminements permettant à la fois le franchissement de l'autoroute et de la ligne nouvelle ? - Inquiétude concernant l'impact que l'implantation de la ligne nouvelle va engendrer sur le foncier. - Où se situera la base travaux de la ligne nouvelle ? <p>Options de passage - 5 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'option consistant à passer par le centre de Narbonne est-elle vraiment envisageable ? - Demande de précisions sur le tracé dans le secteur de Péries. - Inquiétude du fait que le tracé puisse longer l'autoroute. - L'option de passage qui est la plus proche du village de Cuxac n'est pas acceptable pour cette commune. - Le tracé de 1995 ne peut être modifié que substantiellement. <p>Desserte - 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> - Y aura-t-il une gare nouvelle à Narbonne ? - La gare nouvelle sera-t-elle à Montredon ? - La gare nouvelle, qui était à l'époque prévue à Nissan, était une ineptie. <p>Bruit - 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les nuisances sonores sont-elles les mêmes pour une habitation se situant à 50 ou 800 mètres de la ligne nouvelle ? - La perception du bruit est-elle fonction de la vitesse de circulation du train ? - La réverbération du bruit sur l'oppidum pourrait accentuer le ressenti sonore des habitants du domaine de Montlaurès. <p>Calendrier - 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dans combien de temps les habitants seront fixés sur le tracé de 100 mètres ? - À quel moment les précisions seront-elles données quant aux options de passage qui ont été proposées ? <p>Economie - 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> - Combien d'emplois vont être générés par le projet pour les habitants du Languedoc-Roussillon ? <p>Mixité de la ligne nouvelle - 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le projet sera-t-il mixte ? - La circulation des trains de fret est-elle compatible avec celle des trains de voyageurs à grande vitesse ? <p>Méthodologie - 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> - Reproche de n'avoir appris que le matin même dans le journal qu'une réunion publique avait lieu. <p>Site Seveso - 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quels sont les critères retenus pour le passage du tracé dans la zone de Moussan, compte tenu du périmètre Seveso de la Comurhex ? <p>Ligne Toulouse-Narbonne - 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> - Où se raccorderait le tracé qui passerait par la gare de Narbonne pour aller vers Toulouse ? - Des études sont-elles menées dans le secteur du Carcassonnais ? <p>Viticulture - 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inquiétude pour tous les jeunes viticulteurs de Montredon qui sont actuellement dans l'incertitude quant à l'implantation du tracé. <p>Coûts - 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quels sont les coûts des trois options de passage présentées ?
Moyen de concertation mis à disposition	Le document d'information tabloïd a été distribué et un registre a été mis à la disposition du public pour recueillir ses observations.
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site Internet du projet.



Réunion publique de la Séquence 4

Date et lieu	Mercredi 15 décembre 2010 à Bessan Salle Aimé Peret
Communes concernées	Bessan, Béziers, Castelnaud-de-Guers, Cers, Florensac, Mèze, Montagnac, Montblanc, Pinet, Pomerols, Portiragnes, Saint-Thibéry, Sauvian, Sérignan, Vendres, Vias, Villeneuve-lès-Béziers.
Participation	• 146 présents • 16 questions
Durée	2h05
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Présenter l'avancée du projet : études (différents types, calendrier) et concertation (garant et dispositif) ; • Visualiser une maquette virtuelle en trois dimensions des options de passage possibles ; • Recueillir les questions et avis du grand public.
Sujets abordés	<p>Desserte - 6 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> - Souhait d'avoir des précisions concernant la gare nouvelle dans le Biterrois. - La préférence de la ville de Béziers est l'implantation de la gare nouvelle dans le secteur de Béziers Est. - Concernant la gare nouvelle de Béziers, pourquoi ne pas construire la gare à l'intersection entre la ligne classique et la LGV ? - Souhait de garder une desserte TGV à Agde. - Y a-t-il une obligation de créer des gares entre Montpellier et Perpignan ? - Des raccordements vers les communes d'Agde et de Sète sont-ils prévus depuis l'éventuelle gare nouvelle de Béziers ? <p>Foncier - 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quelles sont les distances minimales entre la ligne nouvelle et les premières habitations ? - Quel est le coût du foncier par rapport au coût de la ligne ? - Le fait de chiffrer les coûts du projet en amont ne va-t-il pas impacter les sommes reversées aux propriétaires pour l'acquisition de leurs biens ? <p>Information - 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> - Comment peut-on être informé de l'avancée des études ? - Comment seront informés les habitants se trouvant sur le tracé ? <p>Bruit - 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> - Comment éviter les nuisances sonores ? - Quel est l'impact des vibrations ? <p>Mixité de la ligne nouvelle - 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les voies de délestage pour le fret sont-elles accolées aux voies à grande vitesse ? - Expression pour et contre la mixité. <p>Calendrier - 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quand le tracé sera-t-il connu ? <p>Jumelage autoroute - 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> - A quelle distance minimale de l'autoroute la ligne nouvelle peut-elle être implantée ? <p>Ligne existante - 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> - Combien y aura-t-il de raccordements entre la ligne nouvelle et la ligne existante ?
Moyen de concertation mis à disposition	Le document d'information tabloïd a été distribué et un registre a été mis à la disposition du public pour recueillir ses observations.
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site Internet du projet.



Réunion publique de la Séquence 5

Date et lieu	Lundi 6 décembre 2010 à Gigean Salle polyvalente
Communes concernées	Balaruc-le-Vieux, Balaruc-les-Bains, Bouzigues, Cournonsec, Cournonterral, Fabrègues, Frontignan, Gigean, Lattes, Lavérune, Loupian, Mireval, Montbazin, Montpellier, Poussan, Saint-Jeande- Védas, Saussan, Vic-la-Gardiole, Villeneuve-lès-Maguelonne, Villeveyrac.
Participation	• 206 présents • 21 interventions
Durée	1h55
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Présenter l'avancée du projet : études (différents types, calendrier) et concertation (garant et dispositif) ; • Visualiser une maquette virtuelle en trois dimensions des options de passage possibles ; • Recueillir les questions et avis du grand public.
Sujets abordés	<p>Option de passage - 5 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les enjeux humains sont à prendre en compte en priorité. - Le massif de la Gardiole est à protéger. - Étonnement de voir à Saint-Jean-de-Védas la ZA Marcel Dassault traversée par le projet. - Pourquoi le couloir de passage nord proposé durant le débat public n'a-t-il pas été retenu ? - Le tracé du PIG doit être au maximum réutilisé. <p>Foncier - 5 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quelles sont les conditions d'indemnisation pour les habitations se trouvant sur le tracé ? - Quelle est la procédure pour les maisons illicites qui se trouvent sur la commune de Poussan : seront-elles achetées ? - Un préjudice moral est-il pris en compte, si la ligne nouvelle venait à passer sur un terrain ? - Comment sera pris en compte la perte de valeur des terrains non acquis par RFF mais situés en proximité immédiate de la ligne nouvelle ? - Quel est le poids financier du foncier dans un projet ? <p>Mixité de la ligne nouvelle - 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pourquoi le choix a été fait de la mixité pour ce projet ? - Compte-tenu de la mixité, combien de voies faut-il prévoir sur le tracé ? - Quelle est l'incidence de la mixité sur la surface au kilomètre de ligne ? <p>Dessertes - 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pourquoi envisager de faire des gares nouvelles à Narbonne et Béziers ? - Une gare fret entre Poussan et Loupian sera-t-elle réalisée ? <p>Insertion paysagère - 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> - Comment sera franchi le massif de la Gardiole ? - Un passage en tunnel qui limiterait l'impact visuel au niveau de la Gardiole. <p>Bruit - 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quelle option de passage impactera le plus grand nombre de personnes en terme de nuisances sonores ? - Les nuisances sonores seront-elles bien prises en compte ? <p>Garant - 1 remarque</p> <p>Le garant a-t-il été désigné par une autorité indépendante et intervient-il bénévolement ?</p> <p>Ligne existante - 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quel est le devenir, à terme, de la ligne de Sète à Agde ? <p>Hydraulique - 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> - Comment sera franchie la Mosson ?
Moyen de concertation mis à disposition	Le document d'information tabloïd a été distribué et un registre a été mis à la disposition du public pour recueillir ses observations
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site Internet du projet.



Réunion publique des Basses plaines de l'Aude

Date et lieu	jeudi 14 avril 2011 à Coursan, salle polyvalente
Communes concernées	Communes des Basses plaines de l'Aude : Coursan, Cuxac-d'Aude, Capestang, Moussan, Montredon des Corbières, Narbonne, Montels, Nissan, Poilhes.
Participation	• 351 présents • 21 questions
Durée	2h20
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Présenter l'état d'avancement du projet : quelles études, quel calendrier et quel dispositif de concertation et information ; • Informer la population sur la progressivité des études et le respect des lois pour définir les engagements environnementaux, notamment concernant l'hydraulique et les options de passages dans les Basses plaines de l'Aude • Visualiser une maquette virtuelle en trois dimensions des options de passage possibles ; • Recueillir les questions et avis du grand public.
Sujets abordés	<p>Option de passage - 9 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'option de passage est-elle choisie ? - Nous sommes contre l'option Ouest ! - L'ensemble des projets présentés n'engendrent que des problèmes ! - Il faut passer sous Narbonne. - L'option de passage « Ouest » est incontournable. - Est-on obligé de passer sous le Planas (à Moussan) ? - Il est inacceptable de ne pas pouvoir faire passer des trains dans le périmètre du PPRT de Malvézy alors que des cars d'enfants y circulent. - Les décisions sont déjà prises ! - Proposition d'autres options de passage hors couloirs du débat public. <p>Projet connexes d'aménagement - 5 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le projet de création de la station d'épuration de Cuxac-d'Aude est mis en suspens à cause de la ligne nouvelle. - Le Grand Narbonne a déjà relocalisé le projet de station d'épuration - Le projet risque d'impacter la construction des digues de Cuxac-d'Aude. - Existe-t-il une synergie entre les travaux de digues et la réalisation d'une ligne TGV ? - Est-il logique de mettre les habitants de Cuxac-d'Aude à l'abri derrière des digues de 2 m de haut, alors que le TGV créerait une digue de 4 m de haut ? <p>Mixité de la ligne nouvelle - 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le transport de marchandise sera-t-il effectif sur la ligne nouvelle ? - Le plus important est d'assurer un report modal maximum de la route vers la ligne nouvelle. <p>Viticulture - 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> - Souhait de rencontrer RFF et la préfecture. - Urgence de prendre une décision concernant les options de passage pour anticiper le devenir viticole. <p>Calendrier - 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quand l'option de passage sera-t-elle choisie ? <p>Maillage du réseau - 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> - La ligne nouvelle sera-t-elle connectée au réseau classique ? <p>Financement - 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> - Où en est-on des questions financières ?
Moyen de concertation mis à disposition	Le document d'information tabloïd a été distribué et un registre a été mis à la disposition du public pour recueillir ses observations
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site Internet du projet.





24 Le dialogue avec les acteurs

Le dialogue avec les acteurs constitue une composante du dispositif de concertation mis en place pour les études préalables à la déclaration d'utilité publique.

Ce chapitre développe les informations principales concernant ces réunions en s'attachant à énumérer, de manière factuelle et sous forme de fiches, l'ensemble des points clef de chaque réunion.]



Comité partenarial d'information (COPART)

Date et lieu	Jeudi 24 juin 2010 à Montpellier Salle Fernand Pelloutier - Place Zeus - Antigone
Invités	Ensemble des acteurs du projet
Participation	• 94 présents sur 460 invités soit 20 % • 18 questions
Durée	2h10
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Rappeler la décision de Réseau Ferré de France ; • Présenter le dispositif d'étude de l'étape 1 des études préalables à la déclaration d'utilité publique : approche environnementale, technique et socio-économique ; • Présenter l'ensemble du dispositif de concertation ; • Présenter le Garant ; • Approuver la Charte de la concertation.
Sujets abordés	<p>Réseau existant et Ligne nouvelle La ligne nouvelle vient en complément de la ligne existante. La ligne existante restera circulée par les TER, TGV et trains fret.</p> <p>Fret Le doublet de ligne permettrait de libérer de la capacité sur la ligne existante pour répondre aux flux internationaux venant d'Espagne et au transit dans la région.</p> <p>Projet d'Intérêt Général (PIG) Les emplacements réservés vont encore perdurer dans les documents d'urbanisme jusqu'à ce qu'un nouveau tracé soit défini.</p> <p>Dessertes À l'ouverture du CNM, la gare nouvelle d'Odysseum sera opérationnelle. Dans les Pyrénées-Orientales, la décision à la suite du débat public est de desservir Perpignan par sa gare actuelle, mais RFF étudie la possibilité de réserver des emplacements pour une future halte.</p> <p>Tourisme / enquêtes en gares RFF a organisé l'enquête en deux vagues : en mars pour la période hivernale et en juillet pour les flux estivaux.</p> <p>Financement L'Europe peut participer à hauteur de 50 % pour les études et jusqu'à 20 % pour la phase travaux. L'État définit les dossiers qui sont soumis à l'Europe pour demande de financement. Le lobbying reste possible à toutes les étapes. Le projet n'est pas suffisamment défini à l'heure actuelle pour bâtir un plan de financement.</p> <p>Insertion paysagère L'enfouissement de la ligne pose le problème des excédents de terre. Une vigilance quant aux possibilités de réemploi permettra d'optimiser les mouvements de terre.</p> <p>Hydraulique Le projet devra permettre de traverser les cours d'eau sans risque pour les populations, notamment dans les basses plaines de l'Aude. Le projet imaginé en 1995 n'est plus envisageable aujourd'hui, notamment concernant les risques d'inondation.</p>
Documents remis en séance	<ul style="list-style-type: none"> • Le projet de « Charte de la concertation » a été joint dans le mail des invitations. • Remise d'un livret d'accueil contenant : « Ensemble vers un réseau ferroviaire durable », les documents du « Débat public du 3 mars au 3 juillet 2009 » (Le dossier du maître d'ouvrage, Synthèse du dossier du maître d'ouvrage, Décision du maître d'ouvrage), le numéro 3 de Juin 2010 de Lignes d'avenir, 5 fiches recto-verso (« Les bénéfices de la LNMP pour les hommes et les territoires » – « La décision de RFF à l'issue du débat public » – « La démarche de concertation et son dispositif » – « La Charte de la concertation et le Garant » – « Les études préalables à la DUP et les étapes du projet »).
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site Internet du projet.

Atelier « Environnement n°1 »

Date et lieu	Mardi 6 juillet 2010 à Montpellier Hôtel Mercure Antigone - 285 bd de l'Aéroport International
Invités	Services de l'État, collectivités territoriales, Parc naturel régional, fédérations et associations environnementales
Participation	• 40 présents sur 57 invités soit 70 % • 26 questions
Durée	1h45
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Rappeler la décision de Réseau Ferré de France et présenter le dispositif de concertation ; • Présenter la méthode de définition d'une zone de passage préférentielle (méthodologie de recensement et de hiérarchisation des enjeux) ; • Compléter l'état initial de l'environnement.
Sujets abordés	<p>Méthodologie Le tracé, correspondant à une emprise moyenne de l'ordre de 100 m à 120 m, est étudié dans une bande de 500 m qui est soumise à Déclaration d'Utilité Publique. L'étape 1 correspond à la définition d'une ZPP d'environ 1 000 m. Le travail de recensement (SCOT, SAGE, PLU...) a pour objectif la création d'une cartographie partagée des documents existants et leur traduction en termes d'enjeux.</p> <p>Grenelle de l'Environnement Pour les trames bleues, les cours d'eau et les zones humides, la donnée essentielle utilisée est celle qui a déjà été inventoriée dans les inventaires départementaux. Pour les trames vertes, la base documentaire s'appuie sur le Schéma Régional de Biodiversité et une analyse qui va être menée en parallèle à partir des ZNIEFF de nouvelle génération.</p> <p>Recueil et hiérarchisation des enjeux - Inventaires L'objectif est d'identifier les secteurs du territoire sur lesquels le projet doit éviter de s'inscrire. Sur le volet oiseaux, il n'y aura pas d'inventaire en étape 1, mais en étape 2. Sur le volet hydraulique, les SAGE sont bien pris en compte.</p> <p>Mixité de la ligne nouvelle La finalité n'est pas l'infrastructure mais le service rendu : assurer la circulation de l'ensemble des trafics (voyageurs et marchandises) à un coût acceptable. RFF va identifier les zones de passage contraignantes par rapport à la mixité de la ligne.</p> <p>Dessertes La réflexion se fait à partir des études de trafics et socio-économiques. Le couloir n'exclut aucune possibilité notamment concernant les territoires biterrois et narbonnais.</p> <p>Nuisances acoustiques Les études sont menées en phase d'Avant Projet Sommaire (étape 2) lorsque plusieurs variantes de tracé sont étudiées en considérant les circulations de trains à l'horizon 20 ans après la mise en service.</p> <p>Financement La convention de financement n'est à ce jour pas signée. RFF a apporté 5 millions € par anticipation. Il faut donc trouver d'autres partenaires pour le financement des études.</p> <p>Toulouse-Narbonne Le projet Toulouse-Narbonne devra s'adapter à la LNMP, plus avancée en terme d'études.</p>
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site Internet du projet. Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.



Atelier « Agriculture, viticulture et foncier n°1 »

Date et lieu	Jeudi 8 juillet 2010 à Narbonne MJC/CIS Ethic Étapes - Place Roger Salengro
Invités	État, collectivités territoriales, fédérations et syndicats viticoles
Participation	• 38 présents sur 54 invités soit 70 % • 22 questions
Durée	2h25
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Rappeler la décision de Réseau Ferré de France ; • Présenter les études et la concertation ; • Recueillir la connaissance du territoire et les attentes ; • Présenter la méthodologie permettant de hiérarchiser les enjeux environnementaux ; • Zoom sur le volet agricole et viticole (AOC, IGP..).
Sujets abordés	<p>AOC / IGP L'objet de la réunion est de s'entendre sur l'état des lieux de la structuration du vignoble. L'impact potentiel sur le secteur s'effectuera ultérieurement. Aujourd'hui, définir qu'une AOC, ou un vignoble, est plus importante qu'une autre est prématuré. L'AOC est un critère pertinent pour les sensibilités du territoire et non pour la valeur vénale de la parcelle. Le fait que les cultures soient plantées ou non est également un critère à prendre en compte. RFF vérifie la pertinence d'intégrer les IGP dans l'analyse multicritère.</p> <p>Aménagements fonciers RFF a pratiqué le système de réserves foncières sur d'autres projets de ligne nouvelle comme Bretagne Pays de la Loire. C'est un système qui fonctionne bien mais qui est à l'initiative des collectivités territoriales.</p> <p>Projet d'Intérêt Général (PIG) Le tracé de 1995 est un tracé pour une ligne nouvelle voyageurs ; aujourd'hui, le projet étudié n'est plus le même. Par ailleurs, le contexte réglementaire a fortement évolué.</p> <p>Pénétrations / acquisitions RFF propose de négocier un protocole global foncier commun aux 3 départements. L'objectif de l'étape 1 n'est pas de définir une bande de 100 mètres, mais une zone de passage d'environ 1 000 mètres qui sera validée par le Ministre. Les négociations relatives à l'indemnisation s'effectuent une fois cette bande de 100 mètres connue. RFF est un établissement public et ses statuts lui imposent d'avoir recours à un avis préalable de France Domaine sur la valeur vénale des biens et sur l'éviction. L'acquisition des terrains se fera au cas par cas. Le temps de la négociation a déjà commencé concernant les territoires qui sont gelés par le projet de 1995.</p> <p>Financement des études Concernant le financement du projet, le niveau de définition des études actuelles ne permet pas de définir un plan de financement. Concernant le financement des études, le Ministre a demandé au Préfet de réunir les co-financeurs potentiels.</p> <p>Liaison Toulouse-Narbonne La mise en service du projet Toulouse-Narbonne est prévue au-delà de 2020. Il n'est donc pas pris en référence dans le projet actuel de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan. Mais les équipes de RFF se coordonnent pour anticiper les possibles interfaces.</p> <p>Représentation RFF encourage la profession à se regrouper et à s'unir.</p>
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site Internet du projet. Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.



Atelier « Environnement n° 2 »

Date et lieu	Mardi 7 septembre 2010 à Perpignan Hôtel Kyriad - 8 bd Wilson
Invités	Services de l'État, collectivités territoriales, Parc naturel régional, fédérations et associations environnementales
Participation	• 29 présents sur 59 invités soit 49 % • 40 questions
Durée	3h45
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Présenter, par séquence, les résultats de la collecte et de l'évaluation de l'ensemble des enjeux des territoires traversés ; • Réagir aux éléments présentés par RFF grâce à l'identification par les participants à l'atelier de zones de passage possibles, puis comparer ces propositions avec les options de passage proposées par RFF.
Sujets abordés	<p>Méthodologie La démarche consiste à identifier des possibilités de passage offertes par l'environnement, puis à vérifier la faisabilité technique de ces solutions. La liste des enjeux ainsi que leur hiérarchisation sont en ligne sur le site Internet du projet. Les continuités écologiques figurent sur les cartes des enjeux « milieu naturel » (continuités terrestres) et « milieu physique » (continuités aquatiques). Il est possible, à partir des documents cartographiques mis en ligne, de faire des zooms avec une résolution de qualité.</p> <p>Projet d'Intérêt Général (PIG) Nombre de paramètres et d'enjeux identifiés dans l'étude actuelle n'avaient pas été pris en compte en 1995. Les fonctionnalités du projet et l'évolution des réglementations obligent le maître d'ouvrage à étudier d'autres options.</p> <p>Options de passage Les options de passage sont discutées, les participants donnent leurs avis motivés sur leurs préférences.</p> <p>Inventaires écologiques Ils seront réalisés sur la zone de passage préférentielle retenue en fin d'étape 1 (largeur moyenne de 1 000 m). Ils révéleront vraisemblablement une grande richesse faunistique et floristique pouvant amener à des procédures particulières (dossier CNPN).</p> <p>Hydraulique Les deux digues en projet à Cuxac-d'Aude ont été intégrées à la réflexion. L'ensemble des POS/PLU ont été récupérés et des contacts ont été établis avec les grands concessionnaires (ASF, EDF, GRT Gaz, BRL, etc.) présents sur le couloir d'étude afin de mieux connaître leurs projets. La loi exigera de RFF de réaliser la ligne la plus transparente possible d'un point de vue hydraulique pour ne pas aggraver les problèmes d'inondation.</p> <p>Sites Seveso RFF a rencontré la DREAL (Service Risque Naturel et Technologique) pour identifier l'ensemble des sites Seveso du couloir d'étude, puis les directeurs de Titanobel à Opoul et de la Comurhex à Narbonne. Le SRNT a imposé de considérer l'ensemble du périmètre en enjeu très fort.</p> <p>Impacts liés aux travaux Les impacts liés aux travaux sont majoritairement temporaires et RFF devra expliquer les mesures à prendre pendant les travaux pour en minimiser la portée. RFF s'engage à être vigilant pour revégétaliser les espaces.</p>
Documents distribués	Atlas cartographique comprenant les cartes, pour chaque séquence, des différents enjeux (milieu physique, milieu naturel, milieu humain, paysage et patrimoine) et leur synthèse.
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site Internet du projet. Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.



Atelier « Transport de marchandises »

Date et lieu	Mercredi 6 octobre 2010 à Perpignan Villa Duflot - Rond-point Albert Donnezan
Invités	État, collectivités territoriales, chambres consulaires, entreprises ferroviaires et de transport, acteurs socio-économiques
Participation	• 51 présents sur 130 invités soit 39 % • 42 questions
Durée	2h45
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Faire partager aux experts du secteur le diagnostic du transport de marchandises (maritime, routier, ferroviaire) en Languedoc-Roussillon ; • Prendre en compte les perspectives de développement des activités fret.
Sujets abordés	<p>Plateformes logistiques</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cerbère Port-Bou : doit son existence à la différence d'écartement des rails entre les réseaux espagnol et français. Cette plateforme crée des emplois locaux mais son existence est synonyme de contre-productivité dans la logique de réseaux transeuropéens de transport ; - Le Boulou : autoroute ferroviaire et chantier de transport combiné (CTC) ; - Installations Terminales à Perpignan : livrées par RFF le 28 février 2009, faisceau à 750 m ; - Chantier de transport combiné à Saint-Charles : vient d'être étendu ; - Rivesaltes : projet de ZAC fer. <p>Les échanges ont confirmé la volonté des acteurs qu'une nouvelle plateforme ferroviaire voit le jour au nord des Pyrénées. Les études conduites par RFF en 2008 ont montré l'opportunité du site de Rivesaltes tant en termes de chalandises que de superficie disponible.</p> <p>Lotissement</p> <p>L'opérateur historique a réduit la voilure depuis 3 ans, mais l'horizon du projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan est 2020. Les nouveaux entrants réfléchissent à des dessertes qui s'apparentent à des formes de lotissements. Nous réfléchissons à de nouvelles formes de transport ferroviaire, avec de nouvelles formes de productivité.</p> <p>Ports</p> <p>Le port de Sète est un port d'arrière-pays et non un port de transbordement. La Région Languedoc-Roussillon poursuit ses investissements : 200 millions d'euros pour moderniser le port et attirer les investisseurs privés.</p> <p>Port-Vendres, deux grands projets souhaités : la construction d'un 3^e quai de commerce pour le marché des fruits et légumes et le développement de l'intermodalité par la réactivation de l'embranchement fer.</p> <p>Port-la-Nouvelle : la stratégie est d'agrandir le port pour accueillir de nouvelles entreprises.</p> <p>Port de Barcelone : projet d'arrière-pays en France.</p> <p>Transport routier</p> <p>Les flux de l'A75 ont été intégrés aux études de RFF, même s'ils sont minoritaires par rapport à ceux de l'A9. De très nombreux trafics de l'A9 concernent l'Italie ou l'Europe du nord et de l'est. Ces trafics ne seront pas impactés par l'A75 ; le gros du trafic passera toujours par la vallée du Rhône.</p> <p>Écartement UIC</p> <p>Le port de Barcelone a construit un accès ferroviaire à l'écartement UIC pour faciliter l'exportation de conteneurs vers l'Europe du Nord. D'ici à 2012, la ligne conventionnelle sera équipée d'un 3^e rail pour faire passer des trains à l'écartement UIC. On aura donc la continuité avec des trafics partant de Barcelone et allant vers le nord de l'Europe à l'écartement international, par la section internationale de la ligne conventionnelle.</p>
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site Internet du projet. Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.



Atelier « Hydraulique et milieux aquatiques »

Date et lieu	Jeudi 7 octobre 2010 à Narbonne Domaine de Montplaisir - Route de Perpignan
Invités	État, syndicats mixtes, SAGE, ONEMA
Participation	• 13 présents sur 44 invités soit 30 % • 38 questions
Durée	2h45
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Présenter les données recueillies par séquence ; • Focus sur la problématique inondation : aborder le contexte hydrographique général et mutualiser les connaissances sur le sujet ; • Identifier les points à approfondir en étape 2.
Sujets abordés	<p>Options de passage Les options de passage sont discutées ; les participants donnent leurs avis motivés sur leurs préférences.</p> <p>Cours d'eau Quasiment tous les cours d'eau sont traversés perpendiculairement. Les textes prévoient un classement des cours d'eau en 2012. La majorité des grands cours d'eau sera vraisemblablement classées en liste 1 voire en liste 1 et 2 sur certaines sections hydrauliques.</p> <p>Ouvrages Leur dimensionnement est établi à partir de modèles hydrauliques et une vérification est réalisée, relative à la sécurité de l'ouvrage, avec une crue exceptionnelle considérée souvent comme étant 1,8 fois la crue centennale. Pour les ouvrages de franchissement, RFF a l'habitude de recréer des lits les plus naturels possible. En 2012, les études en seront au stade APS ; moment de préciser le dimensionnement des franchissements hydrauliques.</p> <p>SDAGE RFF est informé des nouvelles exigences du SDAGE : <ul style="list-style-type: none"> - conserver les capacités de stockage ; - préserver l'équilibre physique des cours d'eau ; - même si le cours d'eau est à sec la plupart du temps ; - respecter la répartition des directions et des vitesses d'écoulement ; - préserver les continuités écologiques. </p> <p>Aménagements en cours ou projetés RFF a des contacts avec les maîtres d'ouvrage concernés par le projet sur les cours d'eau, notamment avec le SMMAR pour les Cabanes de Fitou et le SMDA pour Cuxac-d'Aude (digues). L'ensemble de ces projets seront bien pris en compte. L'étude des écoulements sera faite au stade APS même sur les petits bassins versants. RFF est preneur de tout modèle validé sur des zones sensibles. RFF souhaite montrer que le projet n'aggrave pas les inondations et réfléchit à la mise en place d'un collège d'experts qui harmoniserait une méthodologie des Pyrénées-Orientales à l'Hérault.</p> <p>Mesures compensatoires RFF souhaite un minimum de mesures compensatoires, ce qui signifierait que le projet respecte le plus possible l'environnement de son site d'accueil.</p> <p>Zones de submersion marine / zones inondables / dépressions fermées / nappes sont passées en revue sur les cinq séquences.</p> <p>Études existantes De nombreuses études hydrauliques sont mentionnées par les participants : celles-ci seront fournies à RFF pour compléter ses propres études.</p> <p>Projets Les différents projets pouvant interférer avec le projet LNMP sont évoqués par les participants (endiguement, plan de gestion hydraulique, raccordement A9-A75, Vulcain).</p>
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site Internet du projet. Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.



Atelier « Massifs de la Gardiole et Corbières »

Date et lieu	Jeudi 14 octobre 2010 à Béziers CCI de Béziers Saint-Pons - 26 allée Paul Riquet
Invités	État, chambres d'agriculture, SDAP, associations environnementales, Parc naturel régional, conservatoire
Participation	• 16 présents sur 43 invités soit 37 % • 29 questions
Durée	2h25
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Réfléchir sur les options de passage possibles ; • Identifier les points à approfondir pour les étapes suivantes des études.
Sujets abordés	<p>Options de passage Les options de passage sont discutées, les participants donnent leurs avis motivés sur leurs préférences.</p> <p>Impact paysager Cette thématique est abordée, que ce soit pour la Gardiole ou les Corbières. RFF devra être vigilant sur cet aspect et engagera un schéma directeur architectural et paysager.</p> <p>Études Les participants précisent les études disponibles sur la Gardiole et les Corbières (trames vertes et bleues).</p> <p>Espèces - La Gardiole possède une grande richesse faunistique et floristique au nord comme au sud de l'A9. - Les sites peuvent être recolonisés si le cœur de la population n'est pas atteint. La recolonisation sera favorisée grâce au travail d'intégration paysagère.</p> <p>Impact économique Les zones tampon (entre la ligne nouvelle et l'A9) sont problématiques pour la continuité de l'activité agricole.</p> <p>Impact sonore L'identification des protections acoustiques se fait à partir de la densité et de la proximité du bâti. Un écran acoustique a un coût d'environ 2 000 à 3 000 €/m linéaire.</p> <p>PIG / options de passage Les élus connaissent le tracé de 1995 et, concernant la Gardiole, un certain nombre de leurs concitoyens sont bloqués par les réserves foncières qui ont été faites en 2000. Ils ne veulent pas d'un tracé qui passe à proximité de leur nouveau quartier et pensent qu'il vaut mieux concentrer les nuisances près de l'A9. C'est pour cela que l'option nord est motivante pour les élus. Le cas des Corbières est différent car le PIG passe loin de toute habitation.</p> <p>Outil 3D Cette modélisation n'est réalisée au stade des études actuelles que sur des zooms particuliers. L'investissement, en termes de coût et de travail, pour modéliser l'ensemble du linéaire (150 x 5 km environ) est très important. RFF fera son possible pour faciliter la compréhension du projet par le plus grand nombre.</p> <p>Hydraulique Il s'agit bien d'une problématique majeure qui concerne le Plat à Fitou, mais aussi la Berre, l'Aude, l'Orb, la Mosson, la Vène, l'Agly, la Têt et tous les petits cours d'eau. Les zones humides ne seront pas oubliées dans l'analyse des options de passage.</p>
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site Internet du projet. Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.



Atelier « Agriculture, viticulture et foncier n° 2 »

Date et lieu	Jeudi 9 décembre 2010 à Narbonne Hôtel Novotel - 130 rue de l'Hôtellerie
Invités	Chambres d'agriculture, fédération des syndicats d'exploitants agricoles, CDJA, SAFER, syndicats et fédérations de vignerons
Participation	• 18 présents sur 25 invités soit 72 % • 11 questions
Durée	2h05
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Définir les principes de négociation des protocoles de pénétration dans les parcelles : conditions techniques et indemnitaires ; • Identifier les correspondants locaux pour que RFF puisse s'adresser directement en local à un interlocuteur sur le terrain, représentatif de l'ensemble des branches ; • Faire un point sur l'avancée du projet.
Sujets abordés	<p>Protocole sondage La FRSEA s'est réunie et souhaite s'engager dans le même protocole pour les trois départements. La FRSEA sera l'interlocutrice de RFF pour faciliter la communication entre RFF et le monde agricole. RFF propose de transmettre le protocole sondage à la FRSEA au début 2011 pour pouvoir travailler en toute sérénité dès le printemps 2011. L'ensemble des conditions techniques et financières seront consignées par les représentants de la profession agricole et RFF. Ce protocole est important à deux titres :</p> <ul style="list-style-type: none"> - c'est le premier contact avec la profession agricole ; - les règles et les choix engageront l'avenir. <p>Correspondants locaux Un réseau de correspondants locaux a été mis en place en Languedoc-Roussillon. Ceux-ci sont issus et désignés par les syndicats. Les 3 départements fourniront à RFF le nom de leurs correspondants locaux. RFF propose de réunir les correspondants locaux après l'accord sur le protocole sondage, ce qui ferait partie du processus de communication et afin qu'ils aient la matière pour répondre directement à certaines questions émanant du terrain.</p> <p>SAFER RFF note la volonté d'intégrer les SAFER comme l'opérateur habituel et professionnel de l'ensemble de la profession agricole de la région.</p> <p>Impact économique L'environnement humain, donc les activités agricoles, ne seront pas oubliées, mais il est prématuré de faire une analyse exploitation par exploitation. Pour cette tâche, il est nécessaire de disposer d'un tracé. Aujourd'hui, les études qui ont déjà été menées sont un référencement sous l'outil informatique de l'ensemble des terres cultivées en vignoble, y compris un focus sur les AOP. Le président de l'AOC Picpoul de Pinet a déjà contacté RFF et souhaite un travail en bilatéral.</p>
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site Internet du projet. Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.



1^{RE} SÉANCE de Commission consultative - SÉQUENCE 1

Date et lieu	Lundi 13 septembre 2010 à Perpignan Hôtel Kyriad - 8 bd Wilson
Présidence	M. le Secrétaire Général de la préfecture des Pyrénées-Orientales
Communes concernées	Baho, Baixas, Espira-de-l'Agly, Le Soler, Opoul-Périllos, Perpignan, Peyrestortes, Pézilla-la-Rivière, Rivesaltes, Saint-Estève, Salses-le-Château, Toulouges, Villeneuve-la-Rivière.
Invités	Préfet, élus régionaux et départementaux, communautaires et communaux, parlementaires
Participation	• 27 présents sur 32 invités soit 84 % • 25 questions
Durée	1h50
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Rappeler la décision de Réseau Ferré de France ; • Présenter les études et la concertation ; • Recueillir la connaissance du territoire et les attentes ; • Présenter la méthodologie permettant de hiérarchiser les enjeux territoriaux et environnementaux ; • Présenter les réflexions de l'atelier environnement concernant les options de passage ; • Présenter les premières réflexions de RFF sur les options de passage.
Sujets abordés	<p>Options de passage Sur cette séquence, une seule option de passage est proposée, intégrant le PIG.</p> <p>Projet d'Intérêt Général (PIG) Eu regard notamment aux problématiques environnementale et hydraulique, les études de 1995 doivent être revisitées. Il existe par ailleurs des contraintes nouvelles liées à la mixité (rayons, dévers, pentes) des circulations.</p> <p>Desserte Comme l'indique la décision de RFF, la desserte de Perpignan se fera à la mise en service de la LNMP par la gare centre et sera dimensionnée aux besoins identifiés par les entreprises ferroviaires ; ce qui ne remet toutefois pas en cause la réalisation à une échéance plus lointaine d'une gare nouvelle pour l'agglomération de Perpignan.</p> <p>Rapprochement de la ligne avec l'aéroport RFF va étudier la possibilité de « s'approcher » de l'aéroport de Rivesaltes, notamment l'aérogare.</p> <p>Fret Les acteurs rappellent l'importance du fret dans le département. RFF est parfaitement conscient que les potentialités fret constituent une valeur ajoutée pour le territoire.</p> <p>Éolien RFF a considéré dans son diagnostic du territoire les projets éoliens déjà réalisés.</p> <p>Site Seveso : Titanobel Il existe 3 solutions concernant ce site, la prise en compte du périmètre de protection de 3,6 km de rayon en tant qu'enjeu majeur très fort étant très pénalisant : un déplacement du site de dépôt, l'identification d'un tracé compatible évitant le site en l'état et une mise aux normes du site, avec pour corollaire, une réduction du périmètre de protection.</p> <p>Financement RFF invite les collectivités partenaires à délibérer rapidement sur le financement afin d'éviter un blocage du projet synonyme de report des délais. Sur la question des fonds européens, RFF ne dispose à ce jour d'aucun retour de la part du Ministère.</p>
Documents distribués	Atlas cartographique au format A3 comprenant un plan de localisation, et, pour la séquence, l'ensemble des enjeux présentés par grand thème (milieu naturel, patrimoine et paysage, milieu physique, milieu humain), les principaux enjeux environnementaux et leur synthèse.
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site Internet du projet. Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.



1^{RE} SÉANCE de Commission consultative - SÉQUENCE 2

Date et lieu	Mardi 14 septembre 2010 à La Palme Foyer communal - Place de la République
Présidence	M ^{me} le Préfet de l'Aude
Communes concernées	Caves, Feuilla, Fitou, La Palme, Leucate, Portel-des-Corbières, Roquefort-des-Corbières, Sigean, Treilles.
Invités	Préfet, élus régionaux, départementaux, communautaires et communaux, parlementaires
Participation	• 20 présents sur 20 invités soit 100 % • 38 questions
Durée	1h55
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Rappeler la décision de Réseau Ferré de France ; • Présenter les études et la concertation ; • Recueillir la connaissance du territoire et les attentes ; • Présenter la méthodologie permettant de hiérarchiser les enjeux territoriaux et environnementaux ; • Présenter les réflexions de l'atelier environnement concernant les options de passage ; • Présenter les premières réflexions de RFF sur les options de passage.
Sujets abordés	<p>Options de passage Les élus demandent davantage d'éléments pour pouvoir faire des choix, notamment en terme de coûts. L'option la plus à l'Est requiert la plupart des accords auprès des élus. RFF doit l'affiner pour faire passer le projet au plus près des infrastructures existantes en fragmentant le moins possible les espaces.</p> <p>Projet d'Intérêt Général (PIG) L'option médiane inclue le PIG. Il faut démontrer dans le dossier d'enquête publique que le projet proposé ne peut être optimisé par rapport à l'environnement et a un coût raisonnable. Il existe par ailleurs des contraintes nouvelles liées à la mixité (rayon, dévers, pentes). Les demandes de suppression de la bande du PIG seront étudiées au cas par cas en préfecture et dans le respect des règles. Les élus demandent d'avancer rapidement pour ne pas bloquer les projets des territoires.</p> <p>Mixité des circulations - Le débat public a conclu la réalisation d'un projet apte à la grande vitesse sur l'intégralité du tracé et en capacité d'accueillir des circulations fret sur les sections les plus circulées. - Le fret issu de Port-la-Nouvelle continuera de se connecter sur la ligne actuelle.</p> <p>Méthodologie / décisions Les décisions sont prises par le Ministre sur proposition du COPIL. Le COPIL réunit tous les partenaires financeurs. Les Commissions consultatives n'ont pas de pouvoir de décision mais permettent de recueillir la connaissance, les demandes du terrain et les avis avant les prises de décision.</p> <p>Viticulture Les études actuelles travaillent sur la base des zonages AOC. Autour de Fitou les cartes présentent des surfaces plantées en AOP. 70 % des terres cultivables sont plantées, ce qui est synonyme de vitalité de l'activité viticole et de disponibilité foncière en cas de prélèvement.</p> <p>Retombées économiques Il existe des clauses dans les marchés pour qu'une proportion d'entreprises locales soient retenues pour les travaux.</p>
Documents distribués	Atlas cartographique au format A3 comprenant un plan de localisation, et, pour la séquence, l'ensemble des enjeux présentés par grand thème (milieu naturel, patrimoine et paysage, milieu physique, milieu humain), les principaux enjeux environnementaux et leur synthèse.
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site Internet du projet. Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.



1^{RE} SÉANCE de Commission consultative - SÉQUENCE 3

Date et lieu	Mercredi 15 septembre 2010 à Narbonne Palais des sports des arts et du travail - Bd F. Mistral
Présidence	M ^{me} le Sous-Préfet de Narbonne
Communes concernées	Bages, Capetang, Colombiers, Coursan, Cuxac-d'Aude, Lespignan, Montady, Montels, Montredon-des-Corbières, Moussan, Narbonne, Nissan-lez-Enserune, Peyriac-de-Mer, Poilhes, Salles-d'Aude.
Invités	Préfet, élus régionaux, départementaux, communautaires et communaux, parlementaires
Participation	• 34 présents sur 38 invités soit 89 % • 28 questions
Durée	1h40
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Rappeler la décision de Réseau Ferré de France ; • Présenter les études et la concertation ; • Recueillir la connaissance du territoire et les attentes ; • Présenter la méthodologie permettant de hiérarchiser les enjeux territoriaux et environnementaux ; • Présenter les réflexions de l'atelier environnement concernant les options de passage ; • Présenter les premières réflexions de RFF sur les options de passage.
Sujets abordés	<p>Options de passage Un consensus se dégage sur l'option de passage « Ouest », malgré certaines remarques d'élus.</p> <p>Méthodologie La carte de synthèse des enjeux environnementaux prend en compte le volet humain, c'est-à-dire les zones habitées et d'urbanisation future, ainsi que les zones d'activités et industrielles.</p> <p>Desserte Le souhait des élus de l'Aude est d'avoir une gare nouvelle pour le Narbonnais. Pour autant, ils entendent la position des acteurs du Biterrois et envisagent des réunions de travail avec ces derniers.</p> <p>Hydraulique Le projet ne devra en aucune manière générer ou accroître les risques pour les populations. Des études seront menées sur la conception des ouvrages en avant-projet détaillé. Le recueil de l'ensemble des données hydrauliques par cours d'eau a déjà commencé. Des linéaires importants de viaduc seront nécessaires dans la traversée des Basses plaines de l'Aude.</p> <p>Foncier Le couloir retenu à l'issue du débat public n'est pas opposable aux tiers. Seul le PIG l'est.</p> <p>Site Seveso : Comurhex Un travail reste à approfondir avec les services de l'État concernant le passage possible dans la zone d'alea faible du site Seveso.</p> <p>Mixité des circulations La question de la mixité n'est pour le moment pas tranchée sur l'intégralité du parcours. La réalisation de 3 lignes dédiées (TER, fret et Grande Vitesse) ne répond pas aujourd'hui à une demande réelle de trafic, ni à la capacité des collectivités territoriales et de l'État de financer un tel projet.</p> <p>Toulouse-Narbonne Cette liaison est capitale pour les acteurs du narbonnais et carcassonnais.</p> <p>Calendrier Le calendrier annoncé au débat public reste le même : une mise en service à l'horizon 2020. RFF souhaiterait pouvoir soumettre au Ministre une zone de passage préférentielle en 2011.</p>
Documents distribués	Atlas cartographique au format A3 comprenant un plan de localisation, et, pour la séquence, l'ensemble des enjeux présentés par grand thème (milieu naturel, patrimoine et paysage, milieu physique, milieu humain), les principaux enjeux environnementaux et leur synthèse.
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site Internet du projet. Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.



1^{RE} SÉANCE de Commission consultative - SÉQUENCE 4

Date et lieu	Jeudi 16 septembre 2010 à Béziers CCI de Béziers Saint-Pons - 26 allée Paul Riquet
Présidence	M. le Sous-Préfet de Béziers
Communes concernées	Bessan, Béziers, Castelnaud-de-Guers, Cers, Florensac, Mèze, Montagnac, Montblanc, Pinet, Pomerols, Portiragnes, Saint-Thibéry, Sauvian, Sérignan, Vendres, Vias, Villeneuve-lès-Béziers.
Invités	Préfet, élus régionaux, départementaux, communautaires et communaux, parlementaires
Participation	• 30 présents sur 42 invités soit 71 % • 21 questions
Durée	1h50
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Rappeler la décision de Réseau Ferré de France ; • Présenter les études et la concertation ; • Recueillir la connaissance du territoire et les attentes ; • Présenter la méthodologie permettant de hiérarchiser les enjeux territoriaux et environnementaux ; • Présenter les réflexions de l'atelier environnement concernant les options de passage ; • Présenter les premières réflexions de RFF sur les options de passage.
Sujets abordés	<p>Options de passage Les avis sont divisés quant à l'option de passage au nord ou au sud de la voie domitienne, en tout état de cause, l'option «Nord A9» est préférée à l'option «Sud A9».</p> <p>Gares nouvelles Une majorité d'élus présents souhaite une étude poussée sur une gare nouvelle sur le secteur de Béziers-Est telle que l'a imaginé le cahier d'acteurs de la Communauté d'Agglomération de Béziers Méditerranée. À l'inverse, la Communauté de Communes de la Domitienne avance des arguments pour expliquer en quoi une gare entre Béziers et Narbonne est pertinente. Une analyse multicritère sera néanmoins conduite sur l'ensemble des sites envisagés.</p> <p>Projet d'Intérêt Général (PIG) Des emplacements réservés existent depuis décembre 2000. La possibilité de réutiliser totalement ou en partie l'itinéraire qui avait été pensé il y a une quinzaine d'année est toujours ouverte. En revanche, ce tracé ne pourra pas être réutilisé dans son intégralité, surtout avec l'implantation d'une gare nouvelle à Béziers.</p> <p>Nuisances sonores Au stade des études actuelles sont analysés les coûts liés aux protections acoustiques selon l'option de passage et la distance des habitations. Ces protections seront dimensionnées ultérieurement à l'aide d'un modèle acoustique très précis lorsqu'un tracé sera défini. Conformément à la réglementation, les modèles acoustiques prennent en compte le sens des vents dominants sur la base des données Météo-France.</p>
Documents distribués	Atlas cartographique au format A3 comprenant un plan de localisation, et, pour la séquence, l'ensemble des enjeux présentés par grand thème (milieu naturel, patrimoine et paysage, milieu physique, milieu humain), les principaux enjeux environnementaux et leur synthèse.
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site Internet du projet. Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.



1^{RE} SÉANCE de Commission consultative - SÉQUENCE 5

Date et lieu	Vendredi 17 septembre 2010 à Montpellier Hôtel Mercure Antigone - 285 bd de l'Aéroport International
Présidence	M ^{me} le Sous-Préfet en charge du littoral
Communes concernées	Balaruc-le-Vieux, Balaruc-les-Bains, Bouzigues, Cournonsec, Cournonterral, Fabrègues, Frontignan, Gigean, Lattes, Lavérune, Loupian, Mireval, Montbazin, Montpellier, Poussan, Saint-Jeande- Védas, Saussan, Vic-la-Gardiole, Villeneuve-lès-Maguelonne, Villeveyrac.
Invités	Préfet, élus régionaux, départementaux, communautaires et communaux, parlementaires
Participation	• 25 présents sur 44 invités soit 57 % • 21 questions
Durée	1h25
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Rappeler la décision de Réseau Ferré de France ; • Présenter les études et la concertation ; • Recueillir la connaissance du territoire et les attentes ; • Présenter la méthodologie permettant de hiérarchiser les enjeux territoriaux et environnementaux ; • Présenter les réflexions de l'atelier environnement concernant les options de passage ; • Présenter les premières réflexions de RFF sur les options de passage.
Sujets abordés	<p>Options de passage L'option intégrant le PIG semble plus pertinente pour les élus. Pour autant, le projet ne sera pas exactement le même puisque la ligne nouvelle accueille des circulations mixtes alors que le PIG présentait des caractéristiques seulement « voyageurs ». Les élus privilégient un positionnement de la ligne nouvelle longeant l'autoroute A9 et plutôt au sud de celle-ci.</p> <p>Foncier Le couloir de 5 km n'a pas de valeur réglementaire, ce qui renforce l'urgence de définir une zone de passage. Le seul projet qui fait foi aujourd'hui est le PIG. Une fois la zone de passage validée par le Ministre, une « mise à l'étude » d'un périmètre sera effective.</p> <p>Massif de la Gardiole De nombreux élus soulignent leur attachement au massif de la Gardiole.</p> <p>Nuisances sonores La réglementation a largement évolué. Ces protections, qui devront être mises en place, seront étudiées lors de l'étape d'Avant-projet sommaire de la ligne (étapes 2).</p> <p>Hydraulique RFF dispose aujourd'hui des données connues des crues centennales et de référence de tous les cours d'eau. De nombreuses études restent à mener. Le dossier « loi sur l'eau » devra présenter les transparences hydrauliques de manière précise.</p> <p>Projets connexes Le projet de dédoublement de l'A9 impacte essentiellement le contournement de Nîmes et Montpellier. RFF récupérera auprès de l'agglomération les plans concernant les projets de « périphérique ouest » de Montpellier de A750/A9.</p>
Documents distribués	Atlas cartographique au format A3 comprenant un plan de localisation, et, pour la séquence, l'ensemble des enjeux présentés par grand thème (milieu naturel, patrimoine et paysage, milieu physique, milieu humain), les principaux enjeux environnementaux et leur synthèse.
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site Internet du projet. Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.



2^E SÉANCE de Commission consultative - SÉQUENCE 1

Date et lieu	Lundi 15 novembre 2010 à Perpignan Hôtel Kyriad - 8 bd Wilson
Présidence	M. le Directeur des collectivités locales de la préfecture des Pyrénées-Orientales
Communes concernées	Baho, Baixas, Espira-de-l'Agly, Le Soler, Opoul-Périllos, Perpignan, Peyrestortes, Pézilla-la-Rivière, Rivesaltes, Saint-Estève, Salses-le-Château, Toulouges, Villeneuve-la-Rivière.
Invités	Préfet, élus régionaux, départementaux, communautaires et communaux, parlementaires
Participation	• 16 présents sur 43 invités soit 37 % • 17 questions
Durée	2h00
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Déroulé des réunions tenues depuis le mois de septembre et présentation des réunions à venir d'ici à la fin 2010 ; • Focus sur les sujets ayant fait l'objet de demandes particulières lors de la première réunion du 13 septembre 2010 : insertion du projet au droit de Toulouges, rapprochement de l'aéroport, desserte de Rivesaltes, impact d'une plateforme d'autoroute ferroviaire ; • Retour sur l'atelier transport de marchandises du 6 octobre 2010 ; • Présentation d'une maquette en trois dimensions des options de passage de la séquence.
Sujets abordés	<p>Mixité des circulations Les référentiels européens limitent les pentes à 12,5‰ pour un certain linéaire sur les infrastructures destinées à accueillir des circulations fret. Le tunnel TP Ferro présente une pente de 18‰, ce qui pourrait être reconduit en sortie de la concession. Cette valeur limitera le tonnage des trains de fret si l'on veut qu'ils puissent circuler à la vitesse maximale sur l'ensemble du linéaire.</p> <p>Une interruption de la mixité entre Rivesaltes et Narbonne est à l'étude avec pour objectif d'optimiser le coût du projet au plus près des besoins identifiés. Dans cette hypothèse, il conviendrait de créer un second raccordement au nord du Camp Joffre ou plus au sud pour permettre au train de fret venant d'Espagne par le tunnel de rejoindre la ligne classique.</p> <p>Fret</p> <ul style="list-style-type: none"> - La liaison Port-Vendres/Le Boulou existe, mais le site est extrêmement contraint et enclavé. - La réflexion pour porter les trains de 700 mètres à 1 000 voire 1 500 mètres est menée au sein de RFF mais aussi au niveau européen. <p>Rapprochement de la ligne par rapport à l'aéroport Compte-tenu des rayons de courbure, pour pouvoir se rapprocher au maximum de l'aéroport de Rivesaltes. Ceci impliquerait :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un passage en bout de piste ; - difficile de se raccorder à l'option ouest ; - croisement de deux axes l'A9 et la route nationale. <p>Financement Une mobilisation forte des élus en faveur du projet est nécessaire afin d'appuyer la demande de financement qui sera faite à l'Europe.</p> <p>Foncier En matière de foncier, seul le PIG est opposable aujourd'hui. Le couloir d'étude de 5 km ne s'impose pas aux communes, pas plus que les options de passage présentées au stade actuel des études. Ensuite la zone de passage de 1 000 mètres validée, le Préfet devrait mettre à l'étude un périmètre qui bloquerait les permis de construire dans cette zone.</p> <p>Desserte Si une gare nouvelle est réalisée à proximité de Rivesaltes, ce projet devra nécessairement intégrer un raccordement permettant de rejoindre Perpignan-centre. La gare viendrait se greffer sur ce raccordement ultérieurement.</p> <p>Emprises nécessaires L'emprise finale d'une infrastructure est d'environ 100 à 120 mètres en moyenne.</p>
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site Internet du projet. Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.



2^E SÉANCE de Commission consultative - SÉQUENCE 2

Date et lieu	Mardi 16 novembre 2010 à La Palme Foyer communal Place de la République
Présidence	Excusée
Communes concernées	Caves, Feuilla, Fitou, La Palme, Leucate, Portel-des-Corbières, Roquefort-des-Corbières, Sigean, Treilles.
Invités	Préfet, élus régionaux, départementaux, communautaires et communaux, parlementaires
Participation	• 15 présents sur 28 invités soit 54 % • 26 questions
Durée	2h00
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Déroulé des réunions tenues depuis le mois de septembre et présentation des réunions à venir d'ici à la fin 2010 ; • Focus sur les principales caractéristiques de la séquence : les trames vertes et bleues, le paysage, l'hydraulique, les cavités et carrières et les contraintes de la séquence ; • Retour sur les ateliers « massifs de la Gardiole et des Corbières » du 14 octobre 2010 et « hydraulique » du 7 octobre 2010 ; • Présentation d'une maquette en trois dimensions des options de passage de la séquence.
Sujets abordés	<p>Options de passage - L'option Est apparaît moins traversée de zones sensibles mais s'inscrit dans un secteur où l'homme est très présent. Cette option intègre un passage au plus près des infrastructures existantes (A9, RD6009). - L'option englobant le PIG, l'option médiane, requiert la préférence de la plupart des élus présents. L'impact semble moins important pour le vignoble.</p> <p>Desserte L'impact du positionnement d'une gare dans l'ouest narbonnais sera examiné lors de la Commission consultative de Narbonne.</p> <p>Avancée du projet L'ensemble des acteurs s'accorde autour du nouveau projet pour que celui-ci aille jusqu'à son terme, à l'inverse du projet de 1995. Le planning annoncé au débat public reste inchangé, avec une mise en service à l'horizon 2020.</p> <p>Mixité des circulations La notion de mixité induit un linéaire plus rectiligne, qui épouse moins le relief.</p> <p>Ouvrages Le niveau d'étude ne permet pas de connaître aujourd'hui la longueur de chaque ouvrage d'art.</p>
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site Internet du projet. Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.



2^E SÉANCE de Commission consultative - SÉQUENCE 3

Date et lieu	Mercredi 17 novembre 2010 à Narbonne Palais des sports des arts et du travail - Bd Frédéric Mistral
Présidence	Excusée
Communes concernées	Bages, Capestang, Colombiers, Coursan, Cuxac-d'Aude, Lespignan, Montady, Montels, Montredon-des-Corbières, Moussan, Narbonne, Nissan-lez-Enserune, Peyriac-de-Mer, Poilhes, Salles-d'Aude.
Invités	Préfet, élus régionaux, départementaux, communautaires et communaux, parlementaires
Participation	• 30 présents 53 invités soit 57 % • 30 questions
Durée	1h45
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Déroulé des réunions tenues depuis le mois de septembre et présentation des réunions à venir d'ici à la fin 2010 ; • Focus sur les principales caractéristiques de la séquence : les trames vertes et bleues, le paysage, l'hydraulique, les cavités et carrières ; • Retour sur les ateliers « massifs de la Gardiole et des Corbières » du 14 octobre 2010 et « hydraulique » du 7 octobre 2010 ; • Présentation d'une maquette en trois dimensions des options de passage de la séquence.
Sujets abordés	<p>Options de passage L'option par l'ouest narbonnais est plébiscitée par le plus grand nombre.</p> <p>Hydraulique L'Aude présente une vaste zone inondable. Les maires préconisent de ne pas modifier les volumes de crues entre les deux rives de l'Aude, de prendre en compte dans les simulations la rupture de digues, d'éviter au maximum la plaine de Montredon (Rec de Veyret) et l'étang de Capestang, de franchir l'Aude le plus en amont possible et de tenir compte des aménagements de protection (existants et en projet). La ligne nouvelle doit être construite sans générer des hauteurs d'eau supérieures. Elle devra être « transparente ». Les services instructeurs seront très vigilants, notamment par rapport à la problématique de Cuxac-d'Aude. Les inquiétudes de la mairie de Cuxac sont entendues : l'impact sur le vignoble, les risques d'inondation et les conséquences du bruit.</p> <p>Gares nouvelles La volonté de disposer d'une gare nouvelle dans l'Aude est encore soulignée par de nombreux acteurs. La localisation de la gare est dictée par le besoin d'interconnexion entre la ligne nouvelle et la ligne actuelle. Une gare TGV requiert au minimum 1,6 km d'alignement droit pour les quais mais aussi pour les aiguillages.</p> <p>Ligne Toulouse-Narbonne Le projet Toulouse Narbonne avance, mais c'est lui qui viendra se greffer à la ligne nouvelle Montpellier Perpignan. Si l'on doit faire un raccordement avec Toulouse, il conviendrait qu'il se débranche après le franchissement de l'Aude. Ceci est étudié.</p> <p>Nuisances sonores Des mesures sont mises en œuvre à chaque nouveau projet, RFF est tenu à ne pas dépasser des seuils légaux avec une obligation de résultat.</p>
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site Internet du projet. Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.



2^E SÉANCE de Commission consultative - SÉQUENCE 4

Date et lieu	Jeudi 18 novembre 2010 à Béziers CCI de Béziers Saint-Pons - 26 allée Paul Riquet
Présidence	M. le Sous-Préfet de Béziers
Communes concernées	Bessan, Béziers, Castelnaud-de-Guers, Cers, Florensac, Mèze, Montagnac, Montblanc, Pinet, Pomerols, Portiragnes, Saint-Thibéry, Sauviat, Sérignan, Vendres, Vias, Villeneuve-lès-Béziers.
Invités	Préfet, élus régionaux, départementaux, communautaires et communaux, parlementaires
Participation	• 21 présents sur 56 invités soit 38 % • 12 questions
Durée	1h50
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Déroulé des réunions tenues depuis le mois de septembre et présentation des réunions à venir d'ici à la fin 2010 ; • Focus sur les principales caractéristiques de la séquence : l'hydraulique, la desserte ferroviaire avec les sites d'accueil potentiels de gares ayant fait l'objet de demandes particulières lors de la première réunion du 16 septembre 2010 ; • Présentation d'une maquette en trois dimensions des options de passage de la séquence.
Sujets abordés	<p>Potentielles gares nouvelles</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gare nouvelle à Nissan. - Gare nouvelle à Béziers-Est avec 3 options : <ul style="list-style-type: none"> . à l'interconnexion avec la ligne classique ; . au plus proche de l'A9 et de l'échangeur avec l'A75 ; . plus à l'Est sur la commune de Villeneuve-lès-Béziers. <p>Des demandes techniques concernant les différents sites de gare sont évoquées.</p> <p>La majorité des acteurs du Biterrois souligne son souhait d'une gare nouvelle sur le site de Béziers-Est, comme évoqué dans le cahier d'acteurs de la CA Béziers Méditerranée. Ce projet de gare est porté comme une gare de territoire.</p> <p>Concernant la desserte d'Agde, les Agathois devraient prendre avant tout les TGV en gare d'Agde, qui bénéficient d'une desserte renforcée en période estivale. La configuration de la variante ne permet pas de mettre la gare d'Agde en relation directe avec la gare nouvelle de Béziers Est, sauf en cas de déviation de la ligne actuelle. S'il n'y a pas de consensus immédiat sur les gares, cela ne bloquera pas pour autant le travail de définition de la zone de passage préférentielle. Il conviendra de prendre des mesures conservatoires pour, si besoin, implanter la gare à un endroit ou un autre.</p> <p>Financement</p> <p>Le financement d'une gare nouvelle ne se fait pas par un financeur unique. C'est un projet collectif qui devra être porté par la Ville et la Communauté d'Agglomération qui auront besoin de partenaires financiers tel que l'État, RFF, la région, les départements, et les autres collectivités. Concernant le financement du projet, la norme est que celui-ci soit assuré par divers partenaires : l'État, RFF la région, les départements et, si possible, l'Europe.</p> <p>Nuisances sonores</p> <p>RFF ne peut assurer qu'il n'y aura pas à l'avenir des circulations de TGV la nuit et rappelle la progression future des circulations ferroviaires.</p>
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site Internet du projet. Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.



2^E SÉANCE de Commission consultative - SÉQUENCE 5

Date et lieu	Vendredi 19 novembre 2010 à Montpellier Hôtel Mercure Antigone - 285 bd de l'Aéroport International
Présidence	M ^{me} la Sous-Préfète en charge du littoral
Communes concernées	Balaruc-le-Vieux, Balaruc-les-Bains, Bouzigues, Cournonsec, Cournonterral, Fabrègues, Frontignan, Gigan, Lattes, Lavérune, Loupian, Mireval, Montbazin, Montpellier, Poussan, Saint-Jeande- Védas, Saussan, Vic-la-Gardiole, Villeneuve-lès-Maguelonne, Villeveyrac.
Invités	Préfet, élus régionaux, départementaux, communautaires et communaux, parlementaires
Participation	• 21 présents sur 56 invités soit 38 % • 12 questions
Durée	1h25
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Déroulé des réunions tenues depuis le mois de septembre et présentation des réunions à venir d'ici à la fin 2010 ; • Focus sur les principales caractéristiques de la séquence : interface avec les projets routiers structurants ; • Retour sur les ateliers « massifs de la Gardiole et des Corbières » du 14 octobre 2010 et « hydraulique » du 7 octobre 2010 ; • Présentation d'une maquette en trois dimensions des options de passage de la séquence.
Sujets abordés	<p>Projets connexes La déclaration d'utilité publique du contournement Nîmes-Montpellier (CNM) comprend le raccordement vers Sète alors que le raccordement vers la gare Montpellier Saint-Roch est inclus dans le projet de la Ligne nouvelle Montpellier Perpignan.</p> <p>La liaison intercommunale ouest de Montpellier (LICOM), présente une intersection avec la ligne nouvelle à l'extrémité Sud-Est ; ce qui nécessitera la construction d'un ouvrage de franchissement.</p> <p>Calendrier Le calendrier reste le même que celui évoqué au débat public, c'est-à-dire une enquête d'utilité publique vers 2015 et une mise en service à l'horizon 2020. Le souhait de tous les acteurs est d'avancer vite sur le projet. Des appels d'offres ont par ailleurs déjà été lancés par anticipation pour des inventaires faune-flore (qui doivent être réalisés sur un cycle complet d'un an) qui seront nécessaires aux études ultérieures et ainsi ne pas perdre de temps pour les prochaines étapes du projet.</p> <p>Hydraulique - Il faudra passer au plus près de l'autoroute afin de s'éloigner de la zone inondable de la Vène, et veiller à ne franchir qu'une seule fois et si possible de façon perpendiculaire la Mosson, qui présente un parcours avec de très nombreux méandres. RFF prendra contact avec les organismes ayant relevé des points particuliers à approfondir (étude de la Mosson, modélisation du bassin versant du bassin de l'étang de Thau, étude spécifique du secteur de la Lauze, ...).</p> <p>- La masse d'eau souterraine ne doit pas être uniquement considérée sous l'angle d'alimentation en eau potable. Elle présente aussi un enjeu socio-économique fort (conchyliculture, thermalisme...).</p> <p>Foncier Le phénomène de « cabanisation » autour du bassin de l'étang de Thau est un élément à prendre en compte. L'achat du bien au prix du bâti est bien plus onéreux que la parcelle agricole. C'est l'ensemble des partenaires, donc les collectivités qui supporteront ses surcoûts. Une réunion est programmée entre RFF et le Maire de Poussan pour préciser les secteurs concernés.</p>
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site Internet du projet. Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.



3^E SÉANCE de Commission consultative - SÉQUENCE 1 et SÉQUENCE 2

Date et lieu	Jeudi 27 janvier 2011 à Opoul-Périllos Salle des Fêtes - Avenue de Fitou
Présidence	M. le Directeur des collectivités territoriales de la préfecture des Pyrénées-Orientales
Communes concernées	Baho, Baixas, Espira-de-l'Agly, Le Soler, Opoul-Périllos, Perpignan, Peyrestortes, Pézilla-la-Rivière, Rivesaltes, Saint-Estève, Salses-le-Château, Toulouges, Villeneuve-la-Rivière. Caves, Feuilla, Fitou, La Palme, Leucate, Portel-des-Corbières, Roquefort-des-Corbières, Sigean, Treilles.
Invités	Préfet, élus régionaux, départementaux, communautaires et communaux, parlementaires
Participation	● 41 présents sur 43 invités soit 95% ● 20 questions
Durée	2h00
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> ● Faire un point sur l'avancée du projet ; ● Présenter le volet financier des différentes options de passage.
Sujets abordés	<p>Option de passage L'ensemble des élus de la séquence 2 plébiscite l'option Médiane, incluant le PIG.</p> <p>Méthodologie A l'issue de l'étape d'études actuelle qui vise à aboutir à une zone de passage d'environ 1 000 m, le rapport de RFF sera présenté au Comité de pilotage, puis le Préfet de Région organisera une concertation formelle des élus. Les éléments seront alors transmis à toutes les collectivités concernées qui devront se prononcer formellement.</p> <p>Mixité des circulations La décision de RFF est de construire une ligne en capacité d'accueillir des circulations mixtes sur les sections les plus circulées. Il s'agit de proposer un projet qui réponde aux besoins du territoire. La section entre Narbonne et Perpignan accueillera 30 % de trains en moins que la section entre Nîmes et Montpellier.</p> <p>Ligne existante / Salses-le-Château Avec l'augmentation du trafic ferroviaire, un certain nombre de passages à niveau pourraient devenir préoccupants. Des investissements seront faits sur le réseau actuel, que la ligne nouvelle soit réalisée ou pas, comme c'est déjà le cas.</p> <p>Site Seveso : Titanobel La protection relative au PPRT est prise en compte dans le diagnostic. Un périmètre de protection de 3 600 m de diamètre est identifié. Si l'option Médiane est choisie, le site Titanobel devrait être déplacé.</p> <p>Insertion paysagère + bruit La réalisation d'une ligne mixte entraînera davantage de terrassements qu'une ligne voyageurs. La réglementation oblige à réaliser des protections si l'augmentation de la circulation a un impact acoustique significatif (dépassement des niveaux sonores admissibles).</p> <p>Ouvrages d'art / Franchissement de la Têt La ligne devrait arriver soit en aérien, soit en passant sous le supermarché au Soler, puis un ouvrage de franchissement du cours d'eau sera créé. Cet ouvrage devra obligatoirement présenter une ouverture plus importante que la largeur du cours d'eau, pour permettre l'écoulement de l'eau, même dans le cas des plus grandes inondations.</p> <p>Viticulture - Enjeux humains La viticulture est la 1^{ère} ressource économique de la commune de Fitou. Les meilleures terres viticoles se trouvent dans l'option littorale. RFF travaille avec les représentants du monde viticole pour établir un protocole d'indemnisation et de prise en charge des travaux dans les vignes. La viticulture fait partie de l'aspect humain qui est pris en compte par RFF.</p>
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site Internet du projet. Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.



3^E SÉANCE de Commission consultative - SÉQUENCE 3

Date et lieu	Mercredi 26 janvier 2011 à Narbonne Palais des sports des arts et du travail - Bd Frédéric Mistral
Présidence	M ^{me} le Préfet de l'Aude
Communes concernées	Bages, Capetang, Colombiers, Coursan, Cuxac-d'Aude, Lespignan, Montady, Montels, Montredon-des-Corbières, Moussan, Narbonne, Nissan-lez-Enserune, Peyriac-de-Mer, Poilhes, Salles-d'Aude.
Invités	Préfet, élus régionaux, départementaux, communautaires et communaux, parlementaires
Participation	• 38 présents sur 38 invités soit 100% • 14 questions
Durée	1h30
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Faire un point sur l'avancée du projet ; • Présenter le volet financier des différentes options de passage.
Sujets abordés	<p>Option de passage La majorité des élus présents se prononce pour l'option Ouest.</p> <p>Gares nouvelles L'agglomération de Narbonne, la ville de Narbonne, le Conseil général de l'Aude, l'agglomération et la ville de Carcassonne, ont pris une position commune en faveur d'une gare nouvelle à Narbonne.</p> <p>Hydraulique Le maire de Cuxac exprime ses inquiétudes vis à vis de la nouvelle infrastructure et des risques hydrauliques. L'État rappelle que tout ouvrage qui sera réalisé dans le secteur ne saurait aggraver, d'une quelconque façon, même la plus minime, les problèmes des inondations et leur impact humain potentiel. RFF a une obligation de résultat quand à la sauvegarde des populations et la maîtrise des risques naturels en lien avec le projet.</p> <p>Site Seveso : Comurhex Les options Ouest et Médiane pénètrent dans le périmètre du Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT). Il a été décidé de ne pas s'en approcher au-delà de la zone d'aléa faible.</p> <p>Financement Aujourd'hui les études sont réalisées sur une avance de fonds propres de RFF. Pour le moment, l'ensemble des co-financeurs ne s'est pas réuni. Pour autant, une grande partie a donné un accord de principe : RFF, l'Etat et la Région. Les Conseil généraux de l'Aude et des Pyrénées-Orientales, les communauté d'agglomération de Montpellier, Béziers, Narbonne, Carcassonne et Perpignan. N.B. : la commission consultative a été interrompue par l'irruption d'une délégation d'habitant de Cuxac peu avant sa clôture.</p>
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site Internet du projet. Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.



3^E SÉANCE de Commission consultative - SÉQUENCE 4 et SÉQUENCE 5

Date et lieu	Vendredi 28 janvier 2011 à Mèze Maison du Temps Libre Centre le Taurus - Rue de la Méditerranée
Présidence	M. le Sous-Préfet de Béziers
Communes concernées	Bessan, Béziers, Castelnaud-de-Guers, Cers, Florensac, Mèze, Montagnac, Montblanc, Pinet, Pomerols, Portiragnes, Saint-Thibéry, Sauvian, Sérignan, Vendres, Vias, Villeneuve-lès-Béziers. Balaruc-le-Vieux, Balaruc-les-Bains, Bouzigues, Cournonsec, Cournonterral, Fabrègues, Frontignan, Gigean, Lattes, Lavérune, Loupian, Mireval, Montbazin, Montpellier, Poussan, Saint-Jeande- Védas, Saussan, Vic-la-Gardiole, Villeneuve-lès-Maguelonne, Villeveyrac.
Invités	Préfet, élus régionaux, départementaux, communautaires et communaux, parlementaires
Participation	• 38 présents sur 85 invités soit 45% • 314 questions
Durée	1h30
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Faire un point sur l'avancée du projet ; • Présenter le volet financier des différentes options de passage.
Sujets abordés	<p>Options de passage Pour la séquence 5, l'option de passage « Plaine de Fabrègues » est préférée à celle de « la Gardiole ». Pour la séquence 4, une majorité d'élus s'est prononcée contre l'option «Sud A9».</p> <p>Méthodologie Aucun tracé précis n'est à ce jour défini. L'étape 1 des études vise à définir une zone de passage préférentielle large d'environ 1 000 m.</p> <p>Desserte Pour le positionnement de la gare nouvelle sur l'agglomération de Montpellier, le projet Odysseum a été retenu à l'issue du débat public. Les élus du Biterrois confirment leur volonté d'une gare nouvelle à Béziers-Est. Suite à l'étape 1, RFF étudiera de manière approfondie l'ensemble des possibilités pour l'implantation d'une gare nouvelle dans le secteur du Biterrois.</p> <p>Viticulture Quelle que soit l'option de passage choisie, le projet traversera des zones AOP entre Loupian et Florensac.</p> <p>Trafic Entre Montpellier et Sète, sur la Ligne Nouvelle, l'estimation journalière de circulation est évaluée entre 180 et 200 trains par jour. La majorité de ces trains circuleront en journée.</p> <p>Hydraulique Les captages d'Issanka seront préservés. Concernant le captage du Fès, les mesures de protection de ce captage seront étudiées dans le cadre du projet CNM.</p> <p>Emprise La largeur moyenne d'emprise sera de l'ordre de 100 à 120 mètres. Actuellement, en moyenne, un projet de LGV nécessite une emprise de l'ordre de 12 ha au kilomètre.</p>
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site Internet du projet. Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.



3 Les enseignements de la concertation

La concertation mise en place par Réseau Ferré de France a comme but de maintenir un fil continu d'écoute et de dialogue engagé lors des phases d'études précédentes, d'enrichir et favoriser l'adhésion au projet.

La démarche de concertation est une exigence pour Réseau Ferré de France. Menée en parallèle des études, elle est au cœur de l'élaboration du projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.

Au terme de cette étape 1, il s'agit de dresser les enseignements de ce processus par rapport à ses objectifs initiaux, à ses principes fondateurs, à son caractère innovant, lesquels sont à mettre en regard de l'ampleur du projet, puisqu'il concerne environ 150 km de lignes nouvelles, 3 départements et 74 communes.]





31 Les apports concernant le dispositif à proprement dit

La concertation mise en place permet **d'organiser le partage d'informations, favorise la compréhension du projet** par l'ensemble des acteurs et doit permettre ainsi l'élaboration d'un projet partagé.

La concertation constitue le socle du dialogue mené avec les acteurs et le grand public dans l'objectif de déterminer, en étape 1, une zone de passage préférentielle.

A. La Charte et le Garant de la concertation

- **La Charte de la concertation** est le fruit d'une élaboration concertée, associant la Commission Nationale du débat public, le garant de la concertation et l'ensemble des acteurs du projet.

Cette mise en commun a ainsi favorisée son approbation.

Son mode de validation, à plusieurs échelons (CNDP, garant, acteurs, COPIL) a permis de **prendre en compte l'ensemble des avis** des différents acteurs du projet. Son approbation, quant à elle, n'a pas fait l'objet de vifs débats.

Le choix d'une Charte claire, courte, résumant les objectifs et le dispositif de concertation, ainsi que les engagements des différents acteurs a permis de faire de ce document, un document de référence.



M. Richer, Garant de la concertation

- **Le garant de la concertation** est une personnalité indépendante de Réseau Ferré de France et ayant été membre de la Commission Participation du Débat Public. De ce fait, il connaît déjà le projet, le territoire et les acteurs.

Le parti-pris de tenir régulièrement informé le garant des actions de concertation s'est avéré un gage de respect du processus de concertation. En cas d'absence du garant à une réunion, les comptes-rendus lui ont été systématiquement envoyés pour qu'il puisse prendre en compte l'ensemble des avis exprimés.

Ainsi, M. Richer a participé à plus de 14 réunions de concertation et de gouvernance. Il a pu répondre, via courrier ou mail, à de nombreuses questions et remarques de la part du grand public et de certains élus.

Ainsi, il veille :

- au respect de l'information et de la consultation du grand public
 - au respect et à la mise en application des principes de la Charte
 - au bon usage des outils d'information et de communication prévus par la Charte
- et a pu, ainsi, s'assurer d'une totale transparence du projet.

B. L'information et la consultation du grand public

- **Le site Internet** a tenu pour tous le rôle majeur de plateforme commune d'information et de collaboration.

Vitrine de la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, il a constitué une **source d'information récurrente** sur l'actualité et les avancées du projet.

Le site Internet permet, grâce à sa plateforme unique de pouvoir télécharger l'ensemble des documents d'information et d'études relatifs au projet.

Les animations mises en ligne ont permis de donner les clés de la compréhension du projet et ainsi favoriser son appropriation.

Un effort doit être engagé auprès du grand public pour que le site Internet devienne l'outil de référence en matière d'information.

À noter l'absence de remarques sur le site ; ce qui peut être interprété comme un gage d'efficacité de l'outil et d'exhaustivité des informations mises en ligne. RFF doit améliorer sa visibilité et son référencement.



- **Les supports d'information ont été ciblés et complémentaires.**

- **La lettre d'information** (« newsletter ») a donné une visibilité sur les réunions de concertation et a rendu compte de l'actualité du projet. L'information arrivant directement aux acteurs, ils n'ont plus besoin d'aller la chercher. Très visuelle, la newsletter est un créateur de lien entre le maître d'ouvrage, les acteurs et le grand public.

Environ 300 personnes se sont abonnées à la newsletter de la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan via le site Internet du projet.

- **Le document d'information tabloïd**, diffusé à 2500 exemplaires lors des réunions publiques, a permis de présenter simplement le projet. Il s'est avéré un outil accessible et pédagogique, permanent et synthétique, pour la présentation du projet. Grâce au coupon Écopli inséré dans ce document, les acteurs pouvaient s'exprimer facilement en envoyant gratuitement leurs remarques et avis. Neuf questions et suggestions ont été enregistrées.

- **La plaquette projet de l'étape 1** est un document de référence sur l'étape 1, qui permet d'approfondir des thématiques clés (la démarche des études, le dispositif de concertation...). 500 exemplaires de ce document ont été diffusés lors d'ateliers et de la dernière réunion publique d'avril.



- **Les expositions** ont eu comme objectif de **mieux faire comprendre le projet au grand public avant et pendant la tenue des réunions publiques** sur l'ensemble du territoire.

En allant directement sur le lieu de vie des habitants de la région, grâce à des expositions concises et claires, Réseau Ferré de France a poursuivi sa démarche de concertation de proximité pour que le projet soit pensé ensemble et utile à tous.

- **Les réunions publiques** ont constituées des temps de dialogue, des rendez-vous privilégiés avec le public. **La fréquentation à l'ensemble des réunions publiques a été soutenue (1207 personnes).**

Les échanges ont notamment permis de mesurer la forte attente des habitants en matière d'information et d'association à la démarche de concertation (**81 questions**). Les réunions ont rempli leur fonction d'outil d'échange pour faire participer le public à l'élaboration du projet.

Ainsi, ces réunions ont prolongé la relation nouée lors du débat public. Les réunions ont permis au citoyen de s'appropriier les enjeux (environnementaux, humains, techniques...) du projet.

Les intervenants ont su **privilégier l'écoute** afin de favoriser l'implication et la participation du plus grand nombre. Une attention particulière a été accordée à la répartition du temps de parole entre le maître d'ouvrage et l'assistance. Ainsi, Réseau Ferré de France a pu identifier en amont les sujets d'incompréhension pour y répondre en séance et apporter les informations utiles pour la suite du projet.

Les outils d'information et de consultation du public ont permis de diffuser largement des informations et de recueillir des avis sur les modalités d'élaboration du projet, sur les résultats des études et du dialogue avec les acteurs, sur les améliorations apportées au projet par la concertation.

- **Les relations presse**

Les relations presse ont joué un rôle dans la **qualité de l'information** sur le projet et sur la démarche de concertation proprement dite, notamment lors des réunions publiques. La presse a joué le rôle de relais d'information par le biais de parutions d'articles et d'insertions presse. La démarche médiatique de Réseau Ferré de France a été réalisée de manière pédagogique envers la presse. Au niveau régional et local, les médias ont un rôle essentiel à jouer pour prendre en compte la diversité du territoire et le besoin de proximité avec le grand public.

Dans les étapes à venir, les relations presse doivent s'intensifier afin d'alimenter, nourrir et bâtir une communication simple et mobilisatrice. Enfin, il sera nécessaire d'engager une mobilisation de la presse à l'échelon national pour que le projet puisse émerger face aux autres projets ferroviaires.

Il sera aussi opportun de contacter et utiliser les journaux communaux.

- **Les écrits du grand public**

Une vingtaine de courriers de particulier a été adressée à Réseau Ferré de France sur le projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan depuis la décision de RFF du 26 décembre 2009 de poursuivre les études.

La majorité des rédacteurs de ces lettres connaît le projet de 1995 et demande des renseignements précis sur le projet actuel et son devenir. D'autres personnes font des propositions quant à des tracés et des implantations de gare nouvelle.

RFF met par ailleurs à disposition du public participant aux réunions un registre de la concertation. Celui-ci a enregistré 4 remarques, soit pour féliciter RFF de la pédagogie de ces propos ou pour exprimer leur avis sur une option de passage en particulier.

C. Le dialogue avec les acteurs

- **Le Comité Partenarial d'information (COPART)** a offert un espace de **large partage de l'information** en permettant de s'adresser aux 5 familles du Grenelle Environnement lors d'un même évènement.

Le second COPART permettra, suite au COPIL, de présenter le choix de la zone de passage préférentielle.

- **Les ateliers** ont constitué une **démarche appréciée et formatrice** attestée par une forte participation. Ils ont permis aux acteurs de s'approprier le projet et de participer à la réflexion.

Ils ont aussi offert à Réseau Ferré de France la possibilité de recueillir des informations précises sur le territoire du projet.

Le choix de réunir les participants dans des lieux différents de la direction régionale de RFF, ou concernés par la thématique traitée a facilité la participation des acteurs. Ainsi les participants ont pu s'exprimer librement. La proposition de RFF de partager une collation en fin de réunion a permis de faire de ses ateliers des espaces de convivialité.

La volonté de ne pas aborder les enjeux environnementaux par groupes locaux, mais dans un atelier transversal et commun aux trois départements concernés, a permis d'appréhender l'environnement dans sa globalité.

L'atelier foncier a permis de créer des liens avec les intervenants représentatifs de la profession. Plus généralement, les ateliers ont été l'occasion de bien identifier les thèmes nécessitant concertation, et les acteurs concernés.



- **Les Commissions consultatives** participent à une **démarche novatrice**, appréciée et formatrice. L'implication des élus dans un projet d'une telle envergure est fortement recommandée car ils représentent un **vecteur important d'information de la population**. La primeur de l'information leur est alors réservée.

Les efforts pour expliquer le travail réalisé en atelier a permis de montrer que Réseau Ferré de France ne travaille pas seul, mais en partenariat avec les associations et autres structures.

Il faut souligner, aussi, le travail pédagogique nécessaire qui s'est traduit par des présentations claires, simples et lisibles. L'envoi des comptes-rendus a été particulièrement apprécié. Le maître d'ouvrage s'est assuré de la venue des élus via des relances téléphoniques.

- **Les rencontres bilatérales avec des acteurs du projet** ont permis de tisser un lien étroit avec l'ensemble des parties prenantes du projet qu'elles adhèrent ou s'opposent au projet. Réseau Ferré de France **a su se rendre disponible** pour l'ensemble des demandes, et pas seulement celles des grands élus.

Ces rencontres témoignent d'une volonté de rester à l'écoute et de favoriser une « proximité » en adoptant un discours simple, non technique.



Commission consultative 15/09/10

- **Les courriers des élus**

Réseau Ferré de France a reçu une dizaine de courriers de la part des maires du couloir d'étude. Ces courriers étaient majoritairement rédigés pour faire connaître les avis des maires, parfois assortis d'une délibération de leur conseil municipal, concernant les différentes options de passage possibles, suite à leur présentation en commission consultative.

Une action de « lobbying » a également été engagée par les parlementaires de la région ; ils ont adressé un courrier au Président de RFF pour réaffirmer leur engagement à porter le projet de ligne nouvelle Montpellier Perpignan.

➔ Dispositif général

Globalement, **le dispositif de concertation est resté simple, bien compris par l'ensemble des acteurs**, ce qui a assuré une forte participation et l'implication des différents acteurs bien qu'un ancien tracé soit connu de tous depuis 15 ans.

Le rythme des réunions a été continu tout au long de l'étape 1, sans pour autant surcharger et encombrer l'emploi du temps des différents acteurs.

Chaque réunion ayant été organisée pour **des acteurs ciblés**, les acteurs ont ainsi pu participer aux diverses réunions. L'assiduité aux différentes réunions (commissions consultatives, ateliers) a été effective. Au cours de la concertation, les échanges ont été nourris et le dialogue est toujours resté cordial tout en étant précis et parfois directif.

Conformément à la Charte, Réseau Ferré de France a adressé à chaque invité aux réunions (qu'il soit présent ou absent) les comptes-rendus des échanges, tout en veillant à les rendre accessibles au plus grand nombre en les mettant en ligne sur le site Internet dédié au projet.

Le maître d'ouvrage s'est également attaché à mettre à disposition des participants au cours de certaines réunions les cartes et autres documents (magazine Lignes d'avenir, dossier du débat public, cahiers d'acteurs...) utiles à un dialogue constructif.

La fréquentation à l'ensemble des instances de concertation a été soutenue. Les échanges, approfondis et fructueux, ont notamment permis de mesurer la forte attente des acteurs locaux en matière d'information et d'association à la démarche de concertation. Ces rencontres ont permis le recueil de points de vue, d'attentes, d'avis voire d'oppositions qui ont constitué la matière première du présent bilan de la concertation.

3?

Les enseignements sur les résultats de la concertation

A. La connaissance du terrain : un diagnostic et une méthodologie partagés

La concertation a permis d'établir **un diagnostic du couloir d'étude largement partagé** entre Réseau Ferré de France et les acteurs du territoire.

Ce diagnostic résulte d'une large collecte de données auprès des administrations et des organismes compétents. Cette collecte s'est également appuyée sur de nombreuses visites de terrain et des connaissances issues des participants aux différentes réunions de concertation.

La méthodologie de détermination des options de passage a été définie en étroite collaboration avec la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) du Languedoc-Roussillon. Cette méthodologie a également été mise en commun et acceptée lors des ateliers environnements et des commissions consultatives. Ces derniers ont souligné la préoccupation des élus pour l'environnement « humain ».

La cartographie des principaux enjeux, diffusée et exposée lors des diverses réunions de concertation, a permis de poser le socle du dialogue et a constitué un outil précieux d'aide à la réflexion collective. L'analyse multicritère a permis aux acteurs de s'impliquer concrètement dans l'élaboration du projet.

La hiérarchisation des enjeux a également fait l'objet de présentation et discussions en atelier, pour aboutir à un **consensus** global.

Le résultat de cette hiérarchisation, présenté sous la forme de cartes de synthèse, a permis de souligner les principales zones sensibles du couloir d'étude toutes thématiques confondues et les zones de moindre enjeux, et ainsi esquisser les premières réflexions sur les options de passages.

B. Les options de passage : une réflexion concertée

Les réflexions sur les différentes options de passage ont été un **sujet dominant** des réunions organisées dans le cadre de la concertation, notamment des commissions consultatives, des ateliers « environnement » mais aussi des réunions publiques.

Ainsi, les participants de l'atelier « environnement » du 7 septembre 2010, sous forme de petits groupes de travail, se sont volontiers prêtés à l'exercice de réflexion consistant à ébaucher des options de passage dans chacune des 5 séquences du couloir d'étude.

Ces premières réflexions ont été ensuite présentées lors des commissions consultatives de septembre aux élus.

La concertation s'est avérée constructive dans les discussions sur les options de passage préférées. Les propositions ont été discutées, les participants ont donné leurs avis motivés sur leurs préférences. Pour autant, les acteurs gardent en mémoire le tracé de 1995, les débats sur le choix des options de passage ont souvent tourné autour du projet imaginé alors.

Malgré tout, au cours des échanges, une unité s'est dégagée, au sein de chaque séquence, autour d'une option de passage, bien que certains élus locaux réfutent ces propositions.

Ainsi, en partant du sud du couloir d'étude, les acteurs de la **séquence 1** ne se sont pas opposés à l'option de passage unique proposée par RFF.

Pour la **séquence 2**, l'ensemble des parties prenantes se mobilisent pour l'option médiane intégrant le Projet d'Intérêt Général, même si elle est difficilement compatible avec une mixité de la ligne nouvelle.

Concernant la **séquence 3**, la grande majorité des avis défend l'option de passage à l'Ouest de Narbonne, malgré le refus de certains maires des basses plaines de l'Aude.

L'option de passage au nord de l'autoroute pour la **séquence 4** retient la plupart des suffrages.

Au niveau de la **séquence 5**, l'ensemble des acteurs est unanime pour préserver le massif de la Gardiole ; ils plébiscitent donc un passage coté plaine de Fabrègues, proche de l'autoroute.

C. Les potentielles gares nouvelles : une concertation à poursuivre

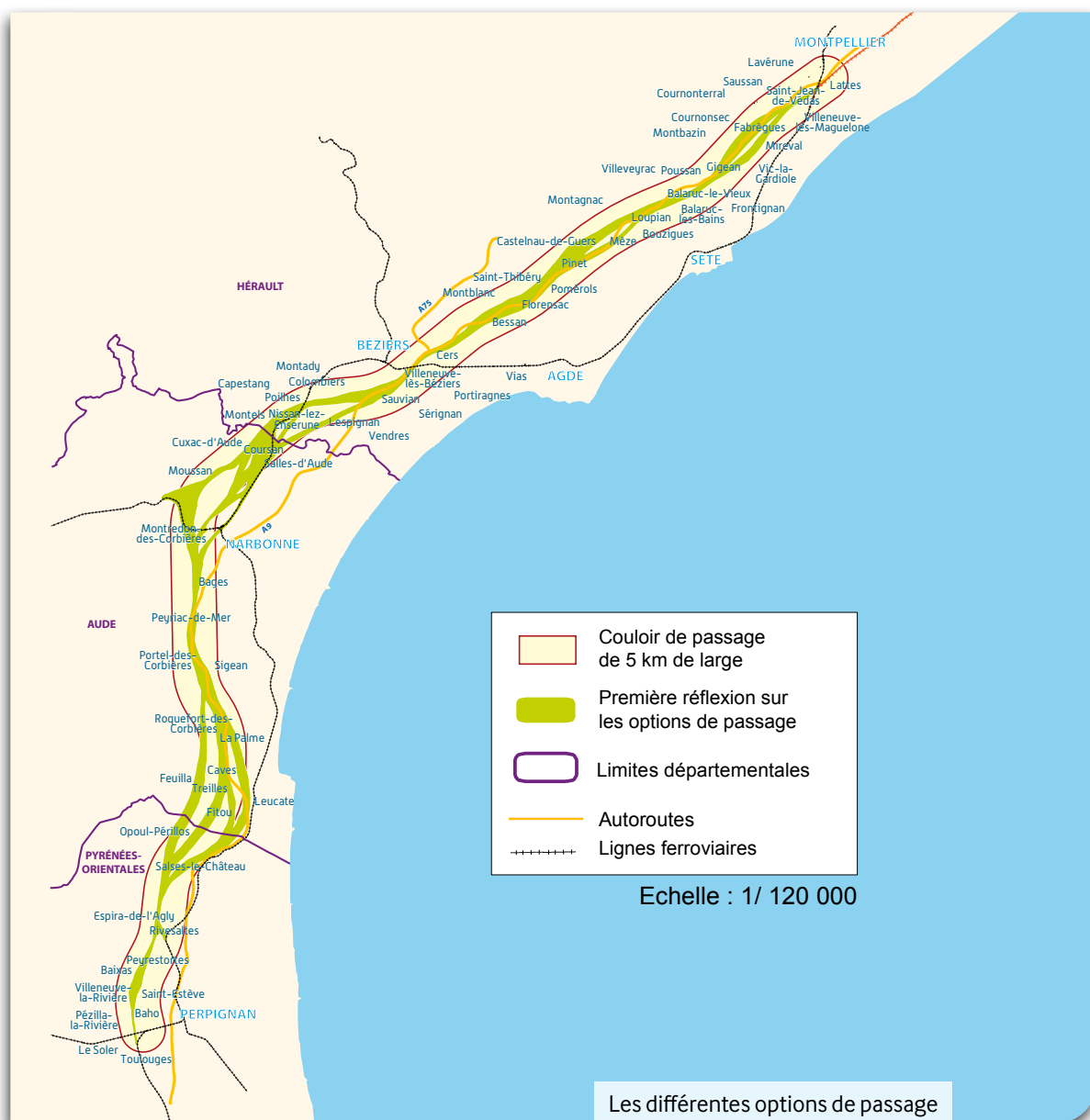
La concertation a permis d'avancer et de préciser la volonté des différents acteurs concernant les potentielles gares nouvelles dans le Narbonnais et le Biterrois.

Pour autant, cette concertation n'a pas donné lieu à un accord de principe. En effet, les acteurs du Narbonnais se mobilisent pour une gare nouvelle à Narbonne Ouest, les parties prenantes du Biterrois pour une gare nouvelle à Béziers Est et quelques élus font entendre leur avis pour une gare commune entre Béziers et Narbonne.

L'ensemble des options de passage possibles présentées en concertation permet l'implantation de toutes les potentielles gares nouvelles. Le choix de la création d'une gare nouvelle sera arrêté en étape 2, grâce aux résultats des études de trafic.

Le champ des possibles demeure encore ouvert et la concertation devra se poursuivre et s'intensifier en étape 2.

RFF devra engager plus en amont le dialogue avec les élus et services d'urbanisme de chaque structure administrative pour dégager une vision prospective et équilibrée du territoire.



4 Les suites à donner

La concertation conduite en étape 1 a permis aux acteurs de développer des habitudes d'échange et de travail et d'appréhender les objectifs de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan dans la continuité du processus de concertation déjà mis en place avant le débat public.]

A. Les principaux enseignements de la concertation de l'étape 1

Au terme de cette première étape, **le bilan de la concertation s'avère globalement positif**. Tout au long de l'étape 1, le dispositif de concertation innovant a permis d'associer pleinement les acteurs et le grand public à la proposition d'une zone de passage préférentielle, en leur offrant des outils d'information, de dialogue et de consultation adaptés.

L'organisation des instances de concertation a permis de répondre de manière satisfaisante, tant à la nécessité de procurer de l'information qu'à celle de répondre aux préoccupations des différents acteurs identifiés.

La participation des acteurs a été réelle et constructive. L'écoute est restée mutuelle et le climat des échanges globalement serein. Une majorité d'acteurs a reconnu la pertinence de la méthodologie mise en œuvre et la pédagogie du maître d'ouvrage a été rappelée à de nombreuses reprises.

Tous les points de vue ont pu être exprimés sans ambages, dans leur diversité. Le maître d'ouvrage a pu ainsi intégrer aux études, chaque fois que cela était utile au projet, les informations ainsi recueillies sur les communes des territoires concernés. Cette attention dans l'écoute a permis d'enrichir sensiblement l'identification ou la hiérarchisation des enjeux environnementaux, ainsi que les différentes options de passage.

Cette première étape a permis de répondre à l'objectif visé, tout en respectant les principes énoncés dans la Charte de la concertation.



Réunion publique 07/12/10



B. Les perspectives pour la concertation de l'étape 2

L'étape 2 devra **s'inscrire dans le prolongement de la démarche** de concertation mise en place au cours de cette première étape en **conservant, adaptant et renforçant le processus**, à savoir :

- la poursuite de l'information et la consultation du grand public via notamment des documents et des réunions publiques,
- la continuité du dialogue avec les acteurs de part, entre autres, l'organisation de commissions consultatives, d'ateliers et de comités partenariaux d'information.

Les thématiques des réunions et la composition des instances de concertation feront l'objet d'une réflexion préalable à la définition du dispositif de concertation pour l'étape 2.

La concertation de proximité devra être poursuivie et intensifiée avec les acteurs du territoire concernés par la zone de passage préférentielle choisie.

Le Garant de la concertation poursuivra, par ailleurs, son action en étape 2.

Réseau Ferré de France

Direction régionale Languedoc-Roussillon

185, rue Léon Blum BP 9252

34043 Montpellier cedex 1

www.rff.fr



[PLUS D'INFOS :](#)

www.lalignenouvelle.com