

LIGNE NOUVELLE
MONTPELLIER-PERPIGNAN

COMITÉ PARTENARIAL D'INFORMATION N°4

Montpellier, le 10 juillet 2015

www.lalignenouvelle.com



LE GARANT DE LA CONCERTATION



JEAN-PIERRE RICHER

- + Veille au bon déroulement de la concertation et à la qualité de l'information.
- + Dresse le compte rendu de la concertation en fin d'étape.



garant.lnmp@gmail.com

www.lalignenouvelle.com

DÉROULÉ

- + ACTUALITÉ DU PROJET
- + ENSEIGNEMENTS DES RÉUNIONS PUBLIQUES
- + PRÉSENTATION DE LA PROPOSITION DE TRACÉ
- + CALENDRIER

DÉROULÉ

- + ACTUALITÉ DU PROJET
- + ENSEIGNEMENTS DES RÉUNIONS PUBLIQUES
- + PRÉSENTATION DE LA PROPOSITION DE TRACÉ
- + CALENDRIER

POINT D'ACTUALITÉ

Un coordonnateur technique et financier:



- + **M. REBEYROTTE**, ingénieur en chef des ponts, en charge de l'Observatoire de la saturation, nommé le 1er juin 2015
- + **ORGANISER** les discussions autour de la structuration du financement du projet.
- + **ETUDIER** les possibilités de financement européen.

11,65M€ de subventions européennes:



- + **CO-FINANCEMENT** à hauteur de 50% du coût des études.
- + **SÉLECTION** le 29 juin 2015 parmi 276 projets.
- + **MÉCANISME POUR L'INTERCONNEXION EN EUROPE (MIE)**, sur la période 2014- 2020.

DÉROULÉ

- + ACTUALITÉ DU PROJET
- + ENSEIGNEMENTS DES RÉUNIONS PUBLIQUES
- + PRÉSENTATION DE LA PROPOSITION DE TRACÉ
- + CALENDRIER

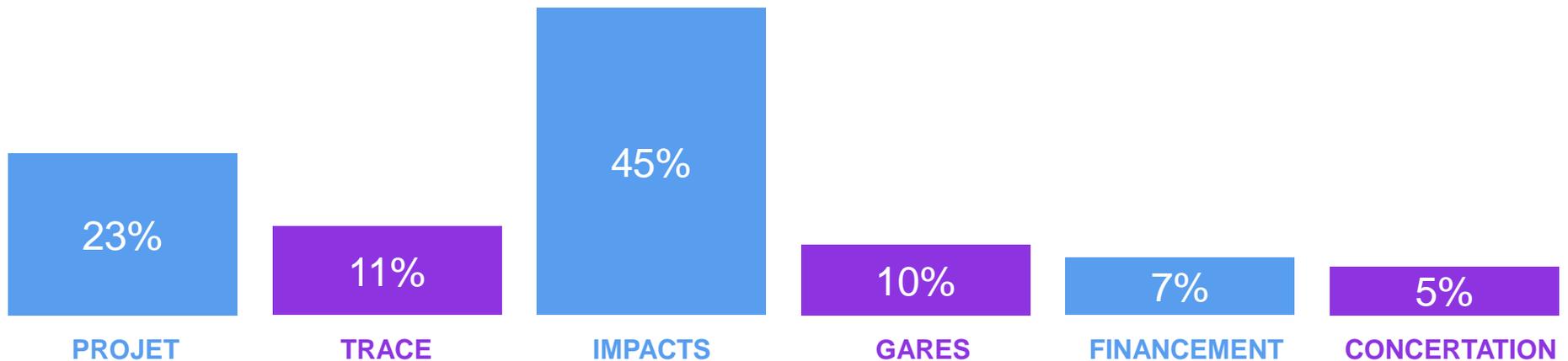
LES RÉUNIONS PUBLIQUES EN CHIFFRES

10 Le nombre de réunions publiques : Perpignan, Montpellier, Caves, Portel-des-Corbières, Pinet, Nissan, Narbonne, Poussan, Salses, Béziers.

4h La durée moyenne des réunions **300** Le nombre de questions posées

2000 Le nombre de personnes présentes

LES THÉMATIQUES ABORDÉES :



1.

UN PROJET « LNMP » SOUTENU ET ATTENDU

UN PROJET DE LNMP SOUTENU ET ATTENDU

Fort soutien au projet LNMP de la part des élus cofinanceurs présents en tribune aux cotés du maître d'ouvrage.

Soutien au projet LNMP formulé par certaines communes sur le tracé.

Pas de remise en cause du projet de la part du public à l'exception d'acteurs associatifs locaux sur le secteur « Gardiole, Mosson et Bassin de Thau ».



FAVORABLE

- Région LR
- Conseil départemental de l'Aude
- Conseil départemental des Pyrénées-Orientales
- Montpellier Méditerranée Métropole
- Hérault Méditerranée
- Béziers Méditerranée
- Le Grand Narbonne
- Perpignan Méditerranée
- Ville de Narbonne
- Ville de Béziers
- Ville de Nissan-lez-Ensérune
- Ville de Cuxac
- Ville de Poussan
- Chambre d'agriculture de l'Aude
- FRENE 66



DÉFAVORABLE

- Observatoire du Pays de Thau
- Balaruc Fusion
- Poussan Autrement

LA MIXITÉ DE LA LIGNE : DES PRISES DE POSITION À PRENDRE EN CONSIDÉRATION



Des demandes de **mixité sur l'ensemble du tracé** formulées par :

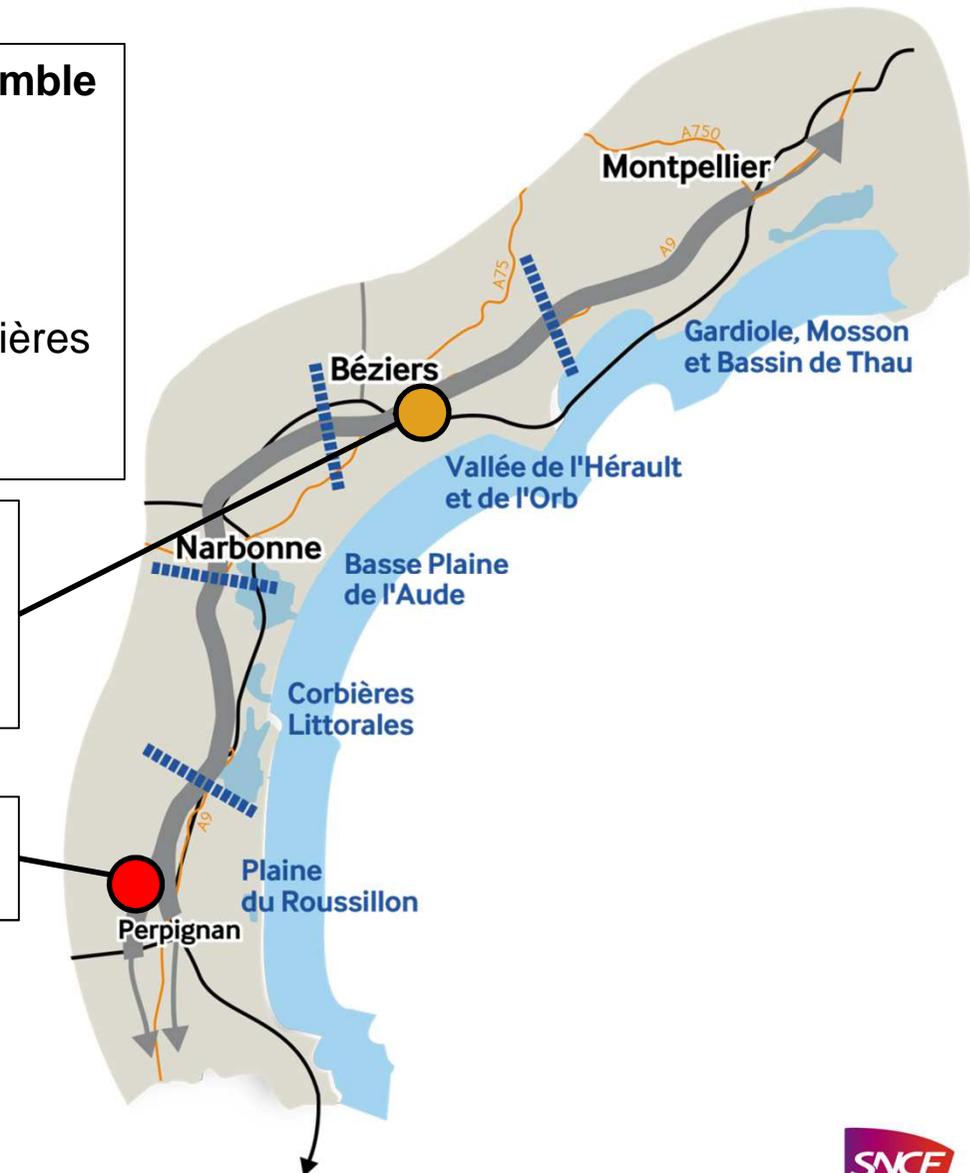
- La FNAUT
- TGV Sud Environnement
- CRI-LNMP
- Habitants et communes des Corbières : implique la création d'un tunnel.



Ville de Cers : demande le prolongement de la mixité jusqu'à Nissan-Lez-Ensérune pour éviter la réalisation du raccordement fret.



Association PMCV : mixité non souhaitée en plaine du Roussillon.



LE PHASAGE DU PROJET : DES PRISES DE POSITION À PRENDRE EN CONSIDÉRATION

Une demande collective des co-financeurs pour la nomination d'un Monsieur Financement



Montpellier : demande d'assurer une liaison efficace entre Montpellier et Toulouse.



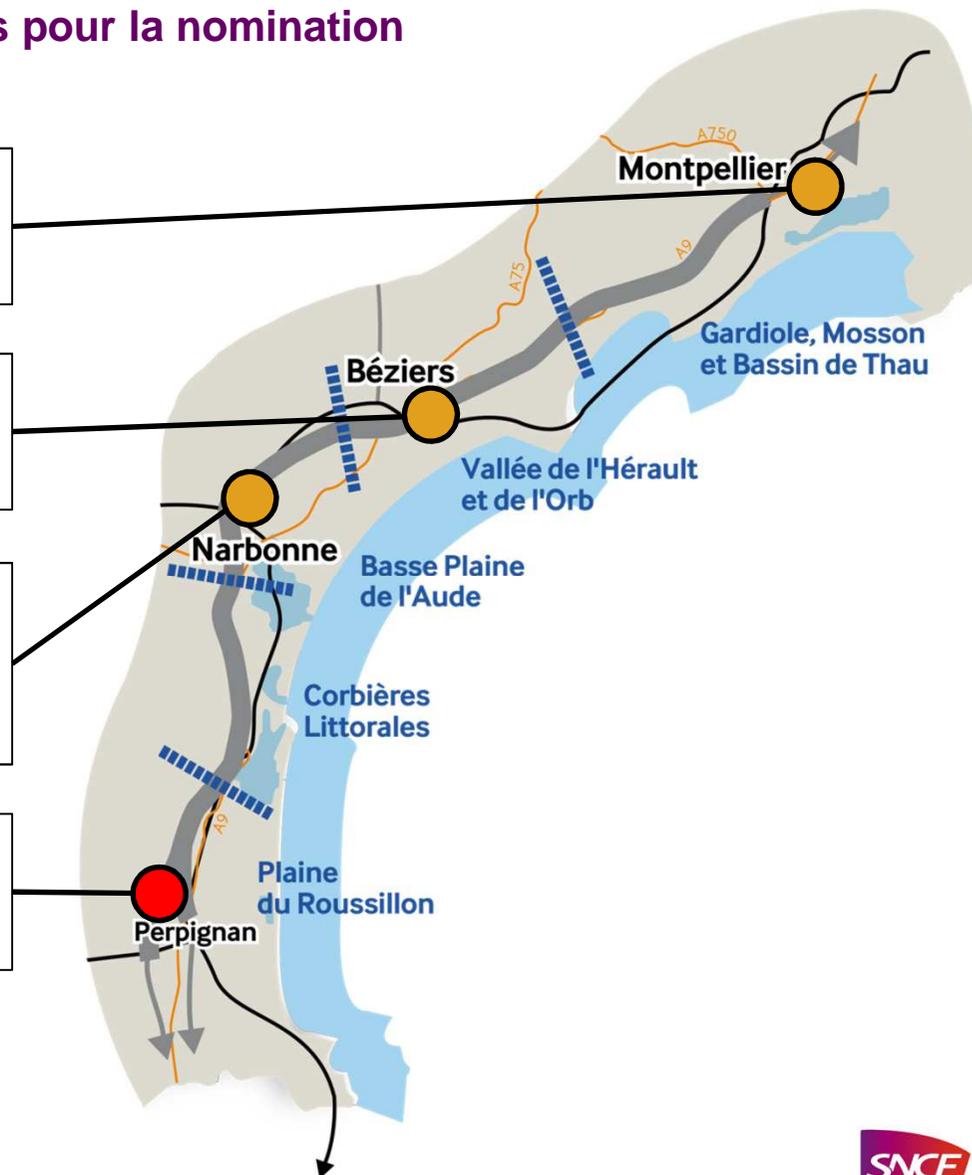
Béziers : demande de réalisation de la gare nouvelle dès la première phase et de phasage du raccordement fret.



Narbonne : forte demande collective pour une première phase à minima jusqu'à Narbonne avec création d'une gare nouvelle.



Perpignan : pas d'urgence pour la réalisation d'une section mixte dans la plaine du Roussillon.



2.

UNE VARIANTE DE TRACE
PROPOSEE PAR SNCF RESEAU QUI
REMPORTE L'ADHESION

UNE VARIANTE DE TRACE PROPOSEE PAR SNCF RESEAU QUI REMPORTE L'ADHESION



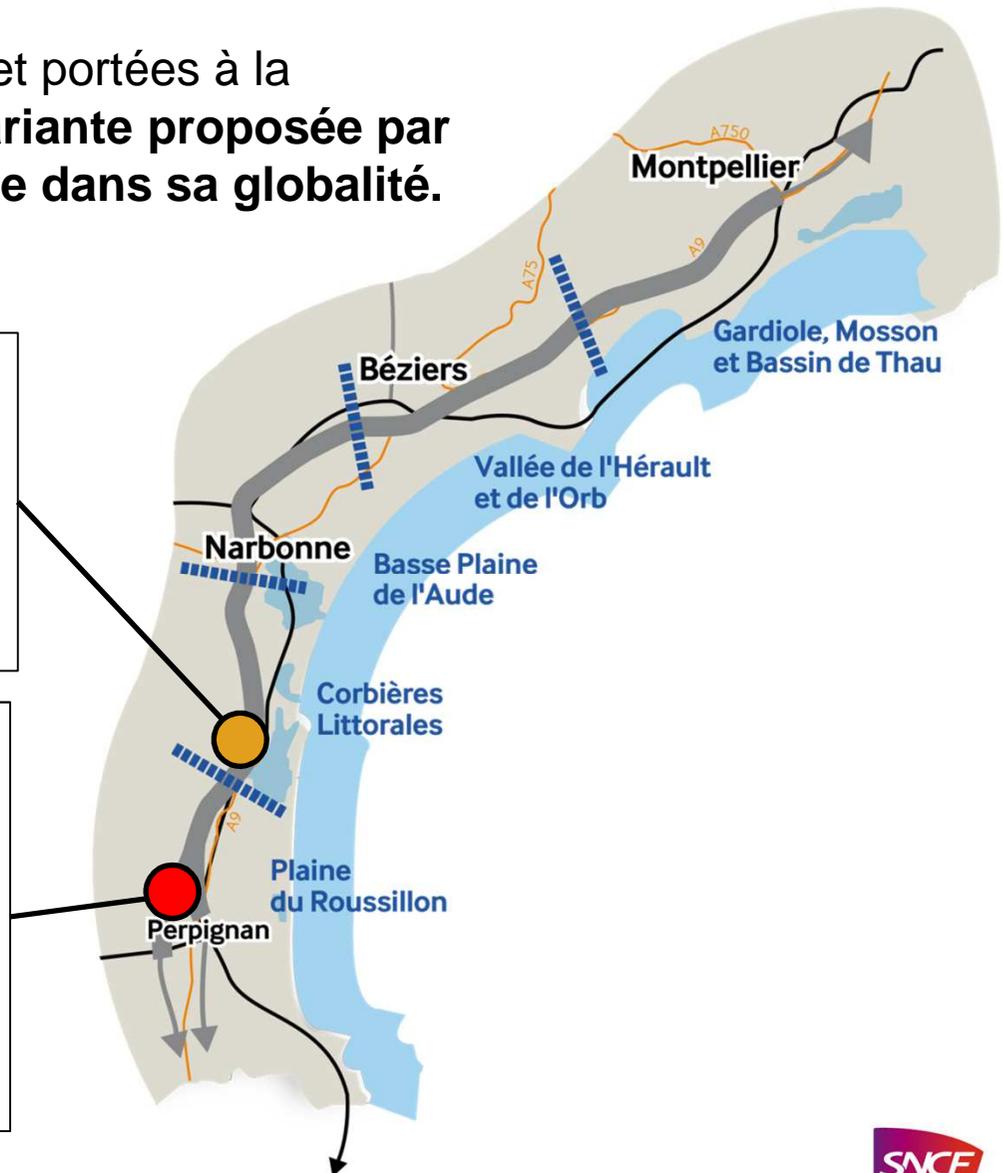
Parmi les variantes étudiées et portées à la connaissance du public, **la variante proposée par SNCF Réseau a été acceptée dans sa globalité.**



- **Roquefort-des-Corbières** propose un **tracé alternatif** étudié par SNCF Réseau
- **La Coordination Régionale Inter-associative** demande un **tunnel** entre Salses-le-Château et Roquefort des Corbières.



- **Perpignan Méditerranée** demande une **réalisation différée de la jonction à la concession TP Ferro** en l'attente d'un trafic marchandises suffisant.
- **Une association** implantée à Baho, Le Soler et Peyrestortes propose un **tracé alternatif** étudié par SNCF Réseau.



3. DES DEMANDES LOCALISÉES LIÉES AUX IMPACTS

DES DEMANDES LOCALISEES LIEES AUX IMPACTS

PROBLEMATIQUES HYDRAULIQUES



Inquiétudes sur les **risques de pollutions de la source d'Issanka**, en cas d'accident de train de marchandises.



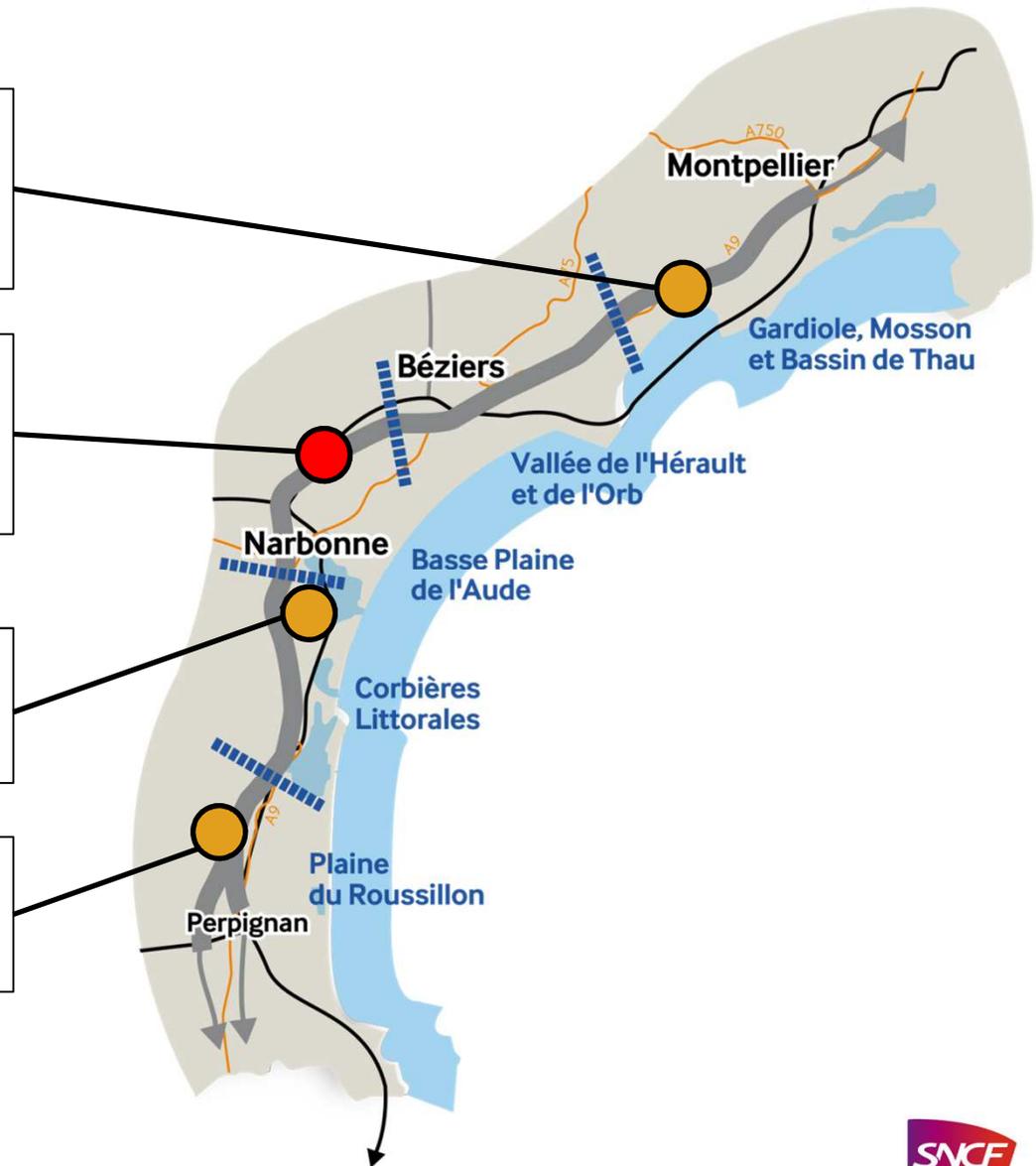
Demande d'un viaduc sur les 8 km de traversée des basses plaines de l'Aude formulée par les communes et les habitants.



Inquiétudes sur les **risques d'inondations de la Berre** formulées par les habitants de Sigean.



Inquiétudes sur les risques de **pollution des nappes souterraines au niveau d'Opoul-Périllos**.



DES DEMANDES LOCALISEES LIEES AUX IMPACTS

INSERTION PAYSAGERE



Inquiétudes à Poussan et Issanka : intégration visuelle du viaduc et des murs anti-bruits.



Inquiétudes à Roquefort-des-Corbières : hauteur de la ligne et distance entre le village et l'autoroute.



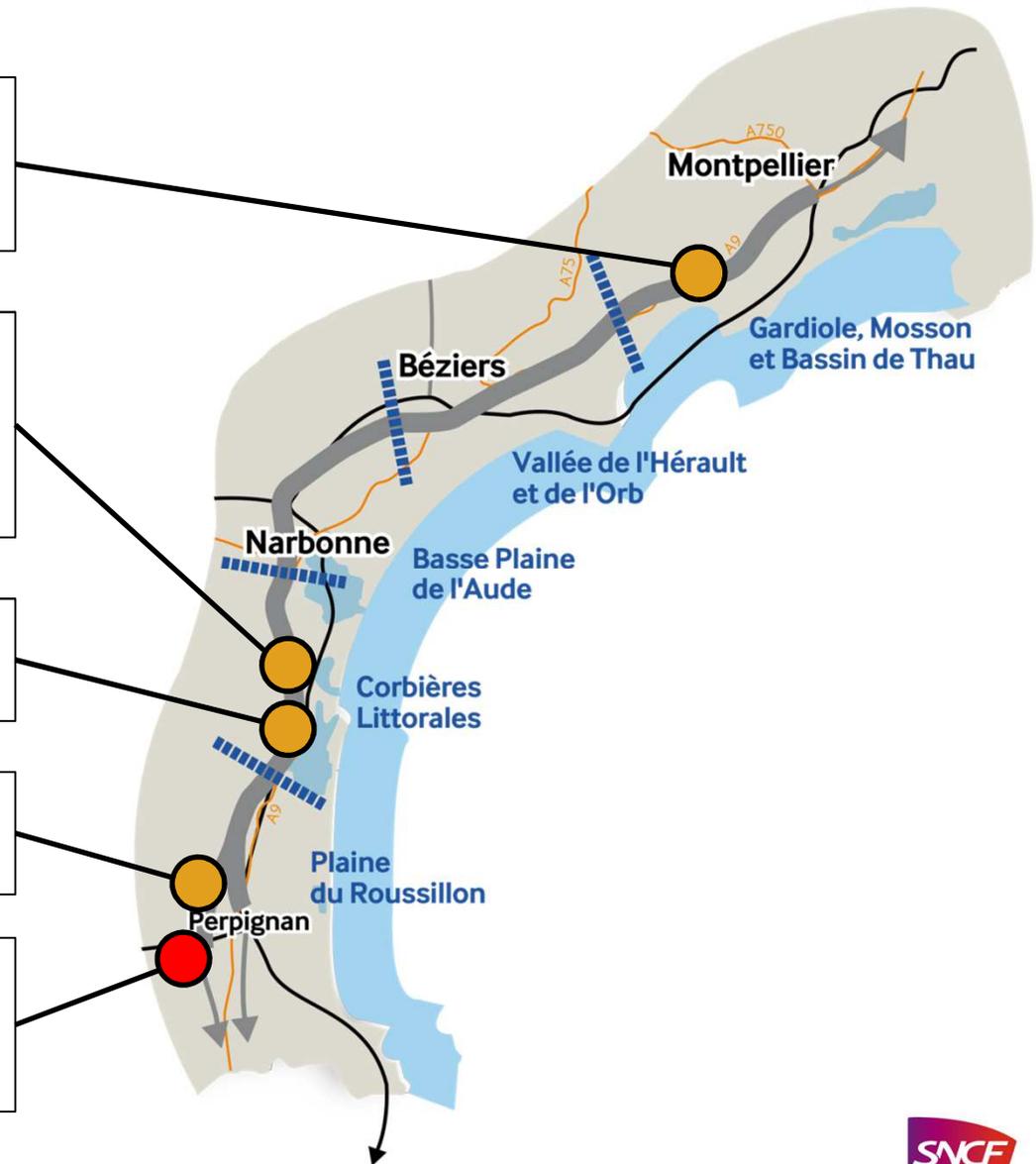
Inquiétudes à Treilles : co-visibilité de la ligne.



Inquiétudes à Baho : hauteur de la ligne



Inquiétudes au Soler : demande d'une tranchée couverte.



DES DEMANDES LOCALISEES LIEES AUX IMPACTS

VITICULTURE



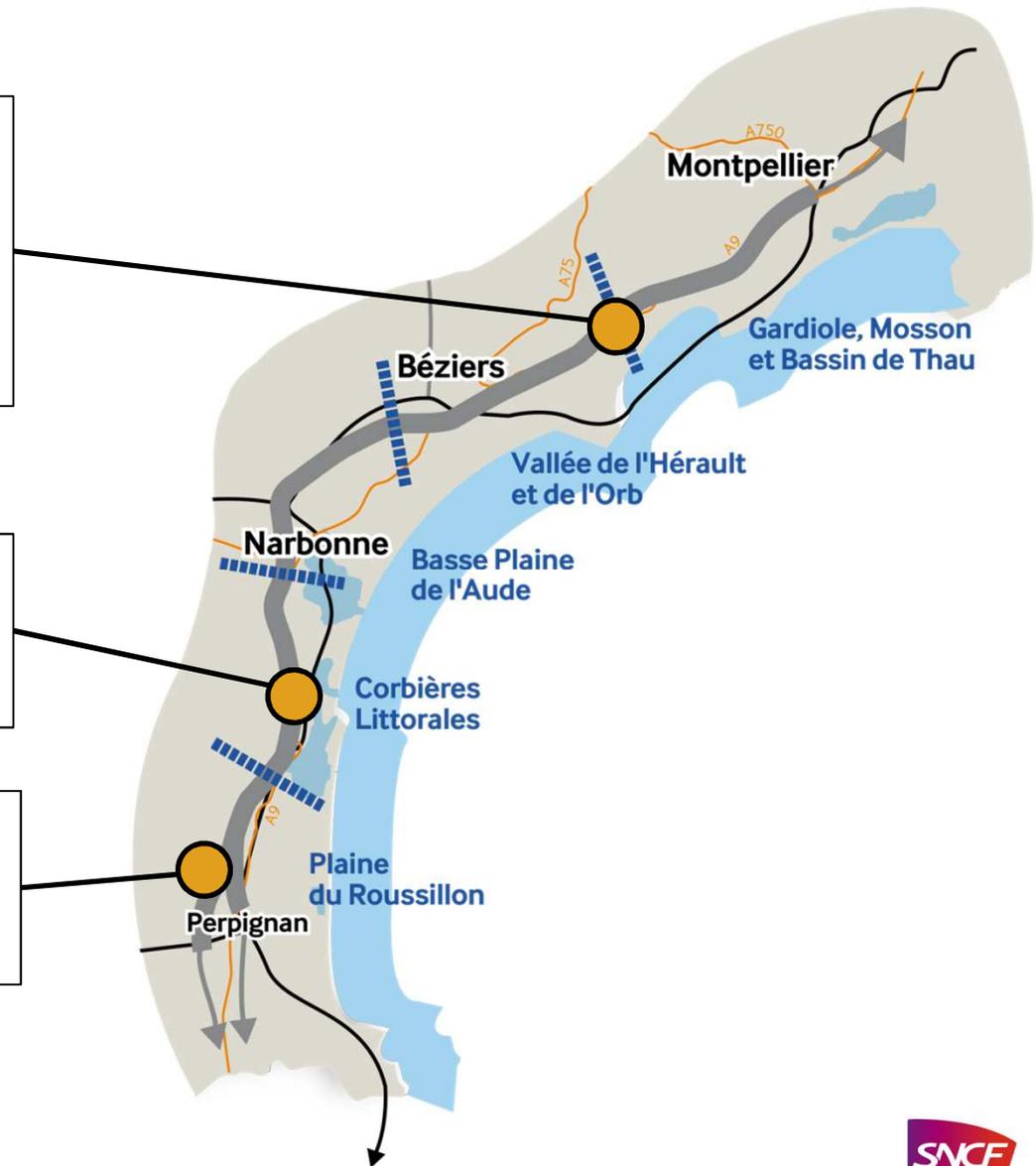
Pinet : demandes de la profession viticole pour un **travail partenarial plus étroit** avec les représentants de la profession.



Leucate : demande de **mesures compensatoires** (cave coopérative).



Baixas : **impact** sur les **vignes** et la cave coopérative.

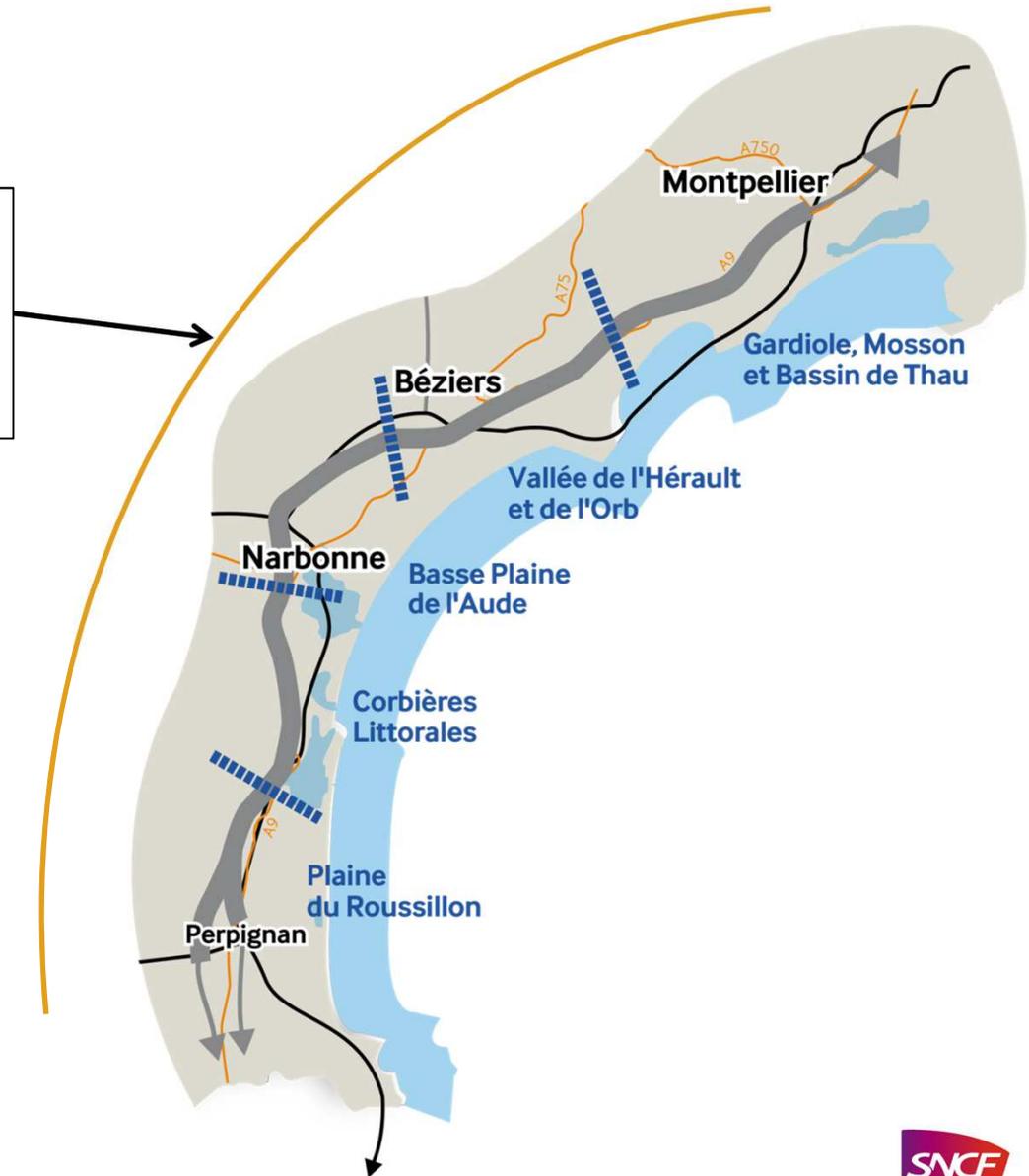


DES DEMANDES LOCALISEES LIEES AUX IMPACTS

NUISANCES SONORES



Sur l'ensemble du tracé :
questions liées aux nuisances sonores et aux dispositifs de protection.



DES DEMANDES LOCALISEES LIEES AUX IMPACTS

FONCIER



Sur l'ensemble du tracé :

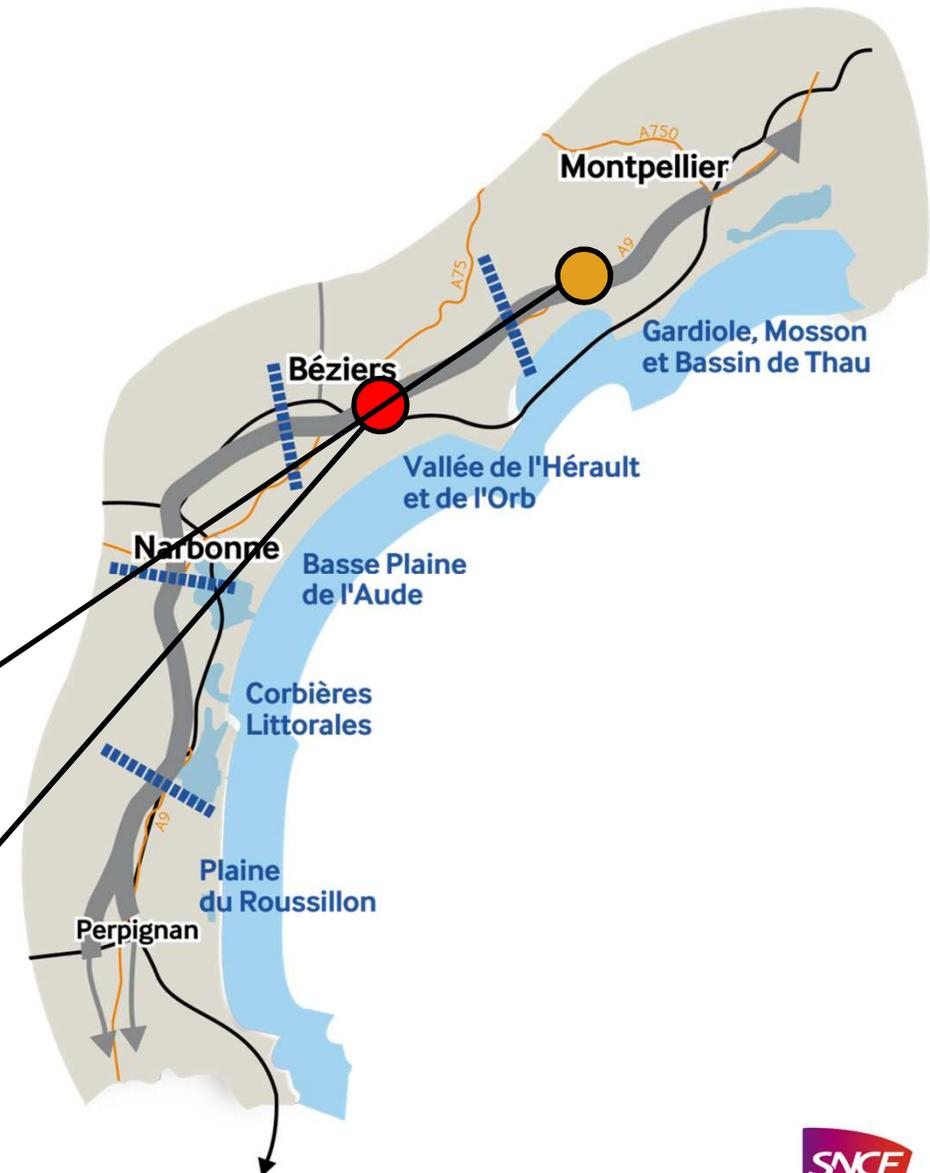
- Demandes d'information sur les **procédures d'acquisition**.
- Demande **d'accélérer le calendrier** du projet pour libérer le foncier actuellement gelé.
- Demande de sécuriser le projet en cas de phasage, en procédant à **l'acquisition foncière de l'intégralité du linéaire**.
- Demande de **constituer des stock** pour l'aménagement foncier



Issanka: inquiétudes liées aux acquisitions et démolitions déjà effectuées.



Villeneuve-les-Béziers et Cers : demande de mise en place d'une stratégie foncière entre acteurs pour anticiper les besoins de relogement.



4. DES GARES NOUVELLES SOUHAITÉES POUR LE BITERROIS ET LE NARBONNAIS, DES SITES D'IMPLANTATION PROPOSÉS

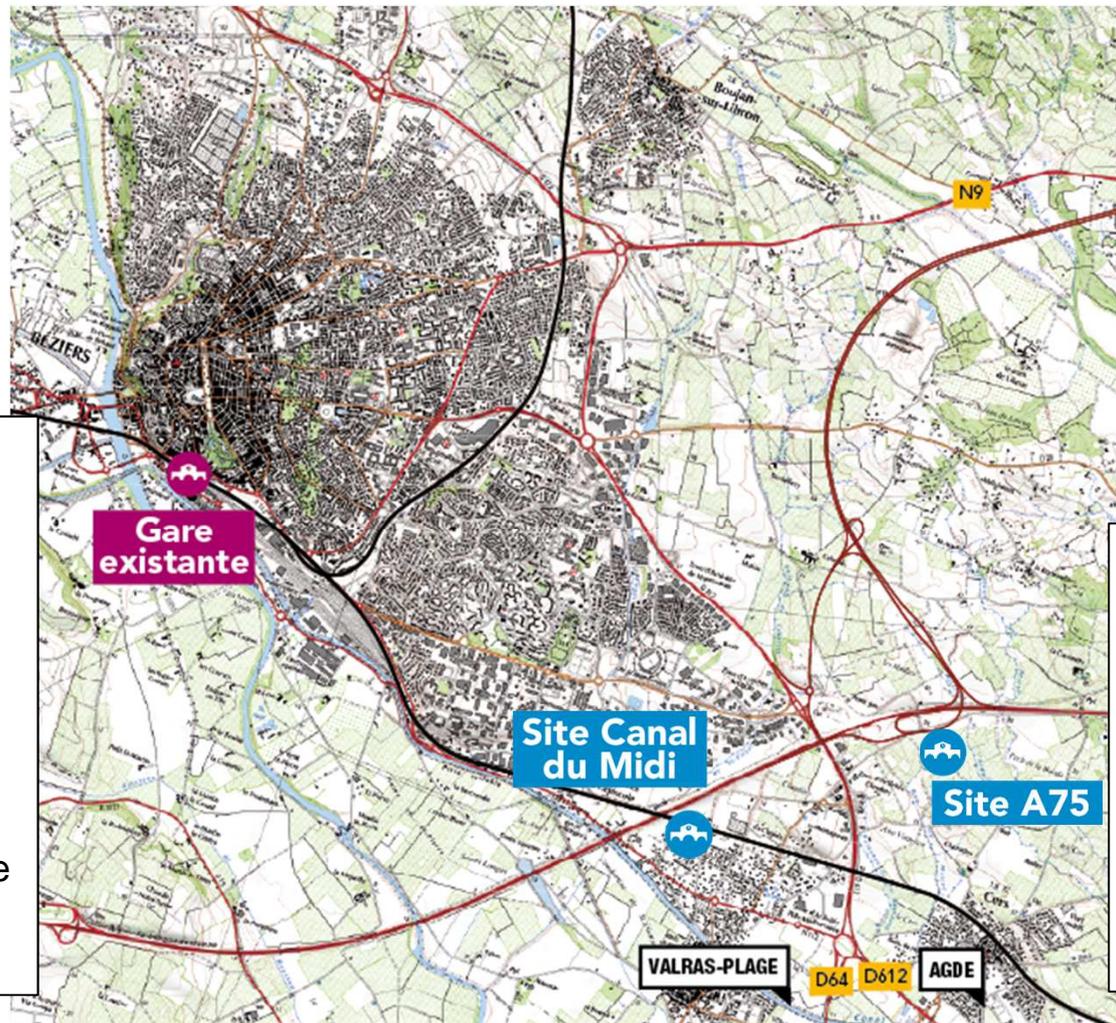
DES GARES NOUVELLES SOUHAITEES POUR LE BITERROIS ET LE NARBONNAIS, DES SITES D'IMPLANTATION PROPOSES

DANS LE BITTEROIS : les partenaires cofinanceurs soutiennent le principe d'une gare nouvelle.



CANAL DU MIDI

Inquiétudes de la commune de **Villeneuve-les-Béziers** concernant ce site compte tenu de l'impact prévisible sur le bâti.



A75

- **Préférence** pour ce site de la part de **Béziers Méditerranée** et de la ville de **Béziers**.

DES GARES NOUVELLES SOUHAITEES POUR LE BITERROIS ET LE NARBONNAIS, DES SITES D'IMPLANTATION PROPOSES

DANS LE NARBONNAIS : des élus très fortement mobilisés pour une gare nouvelle.



LES PRAX

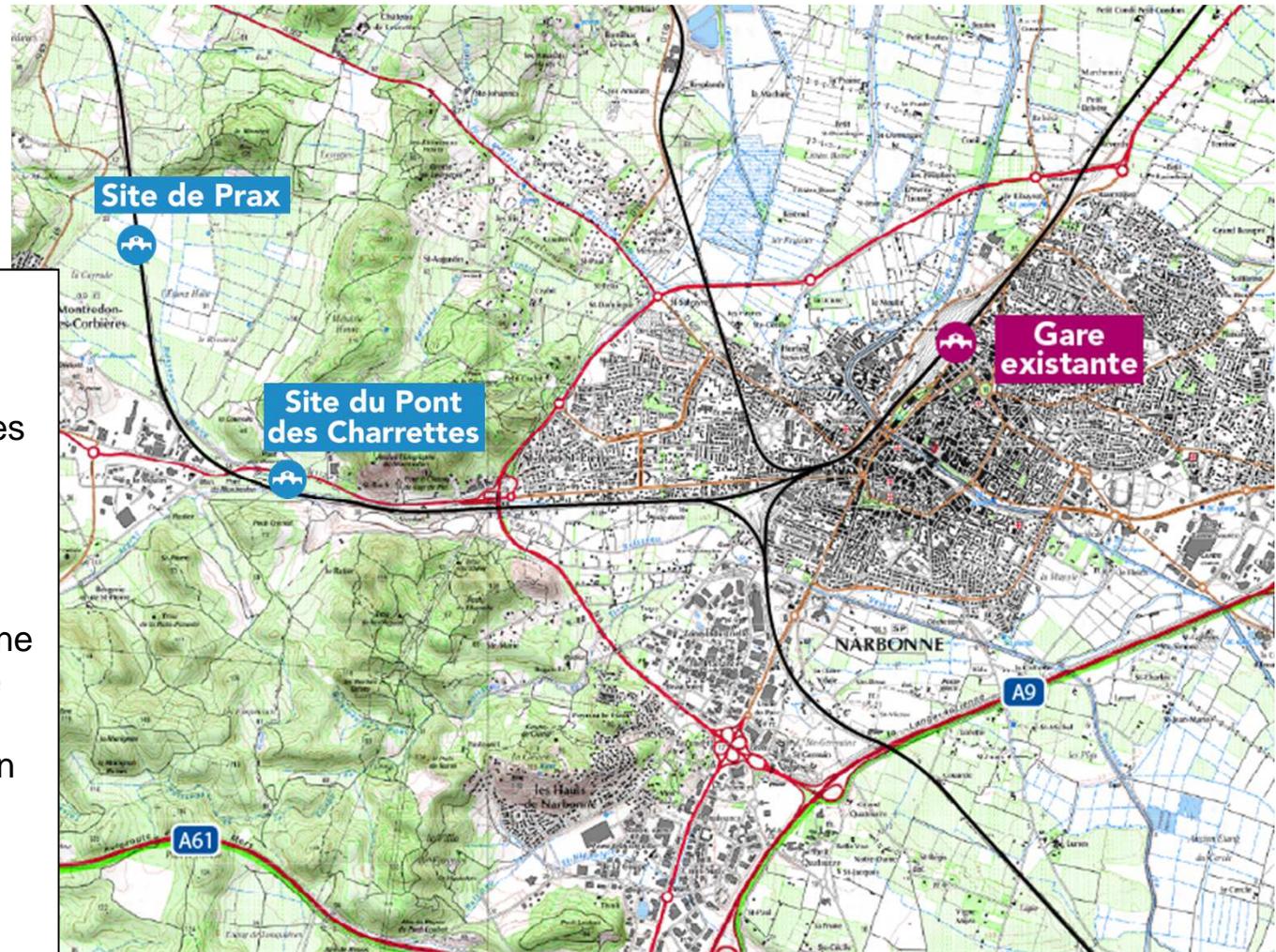
Aucun soutien n'a émergé pour ce site.



PONT DES CHARRETTES

De nombreuses positions ont été prises en faveur de ce site :

- Conseil départemental de l'Aude
- Le Grand Narbonne
- Ville de Narbonne
- Ville de Moussan
- Ville de Montredon
- Chambre d'agriculture de l'Aude



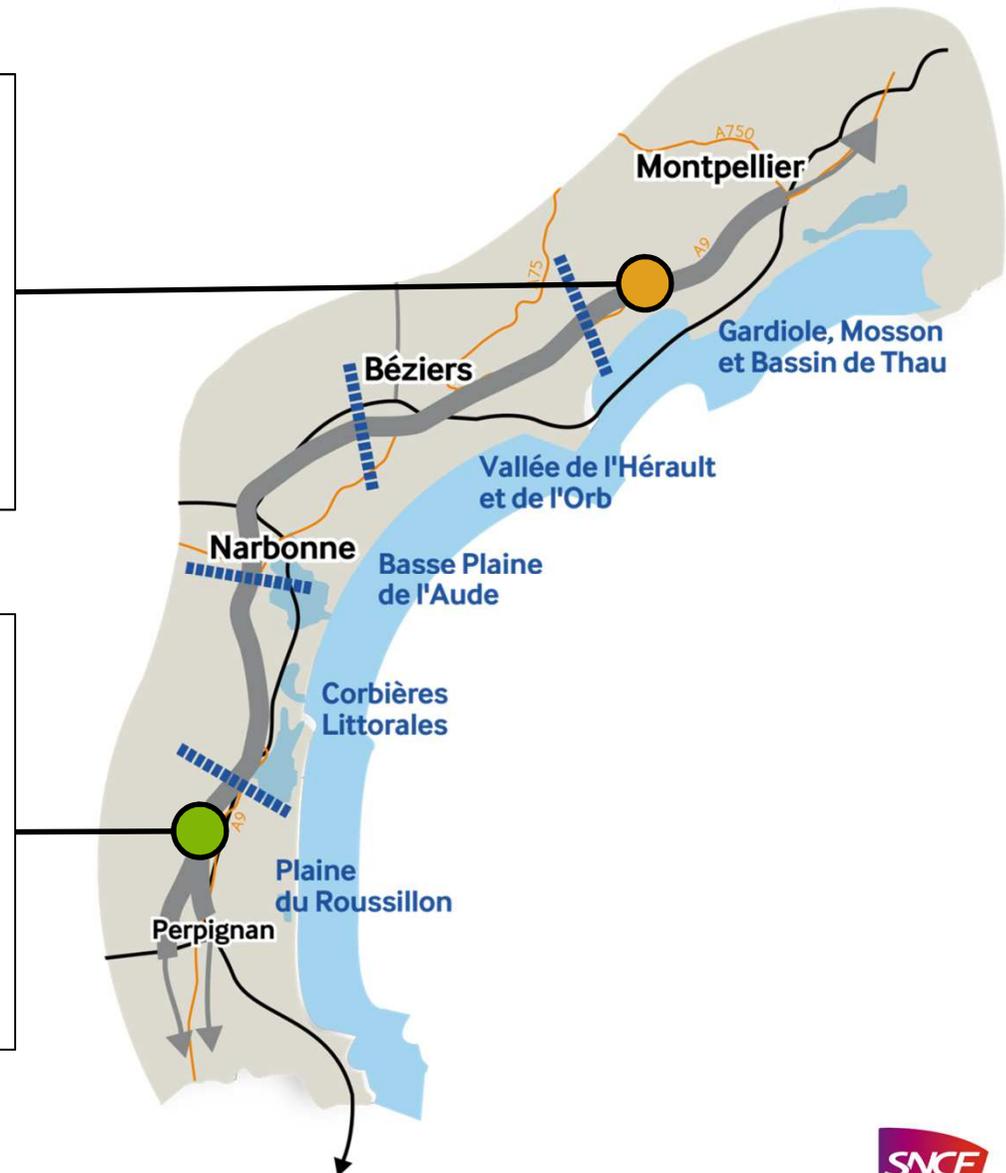
PAS DE DEMANDE DE HALTE AU NORD DES PYRÉNÉES-ORIENTALES. UNE DEMANDE DE GARE ENTRE MONTPELLIER ET BÉZIER.



Dans le secteur « Gardiole, Mosson et Bassin de Thau » : les habitants du nord bassin de Thau, inquiets concernant la desserte de leur territoire, ont demandé la **création d'une gare entre Montpellier et Béziers.**



Dans la plaine du Roussillon : pas de demande de création d'une halte au nord des Pyrénées-Orientales. Les cofinanceurs (CD66, PMCA, ville de Perpignan) ont réaffirmé le rôle central de l'étoile ferroviaire Perpignanaise.



5.
UN TRAVAIL DE CONCERTATION
SALUÉ, UN DIALOGUE À
POURSUIVRE AVEC LES ACTEURS
LOCAUX

UN TRAVAIL DE CONCERTATION SALUE, UN DIALOGUE A POURSUIVRE AVEC LES ACTEURS LOCAUX

Des demandes de travail plus collaboratif, d'échanges plus soutenus et de suivi des études.



La commune de **Villeneuve-les-Béziers** sur la thématique foncière.



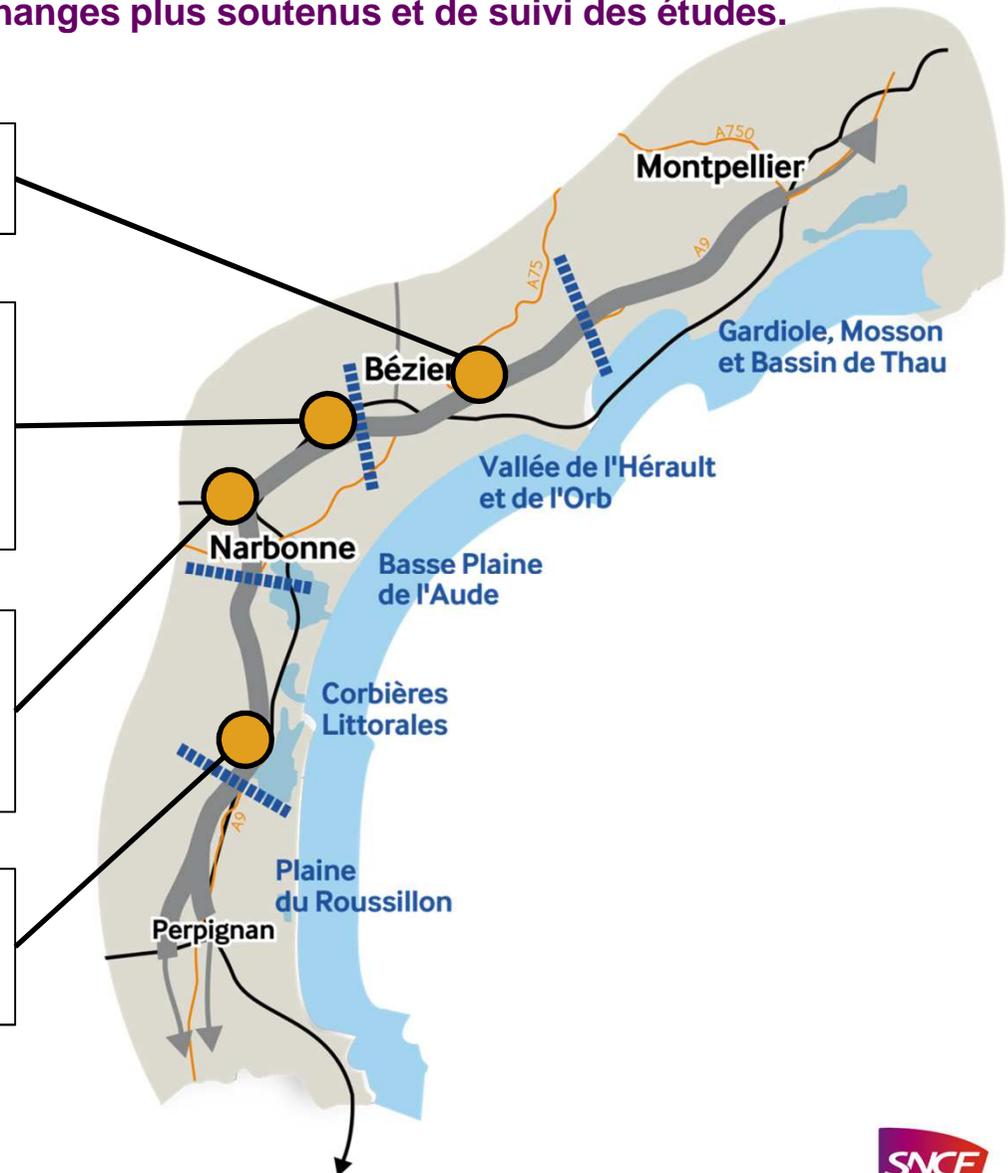
Les communes et les habitants de la **plaine de l'Aude (Cuxac, Coursan)** au sujet de la **transparence hydraulique** du secteur et des **nuisances visuelles et auditives**.



La **commune de Moussan** sur la **thématique environnementale** au niveau du raccordement vers Toulouse.



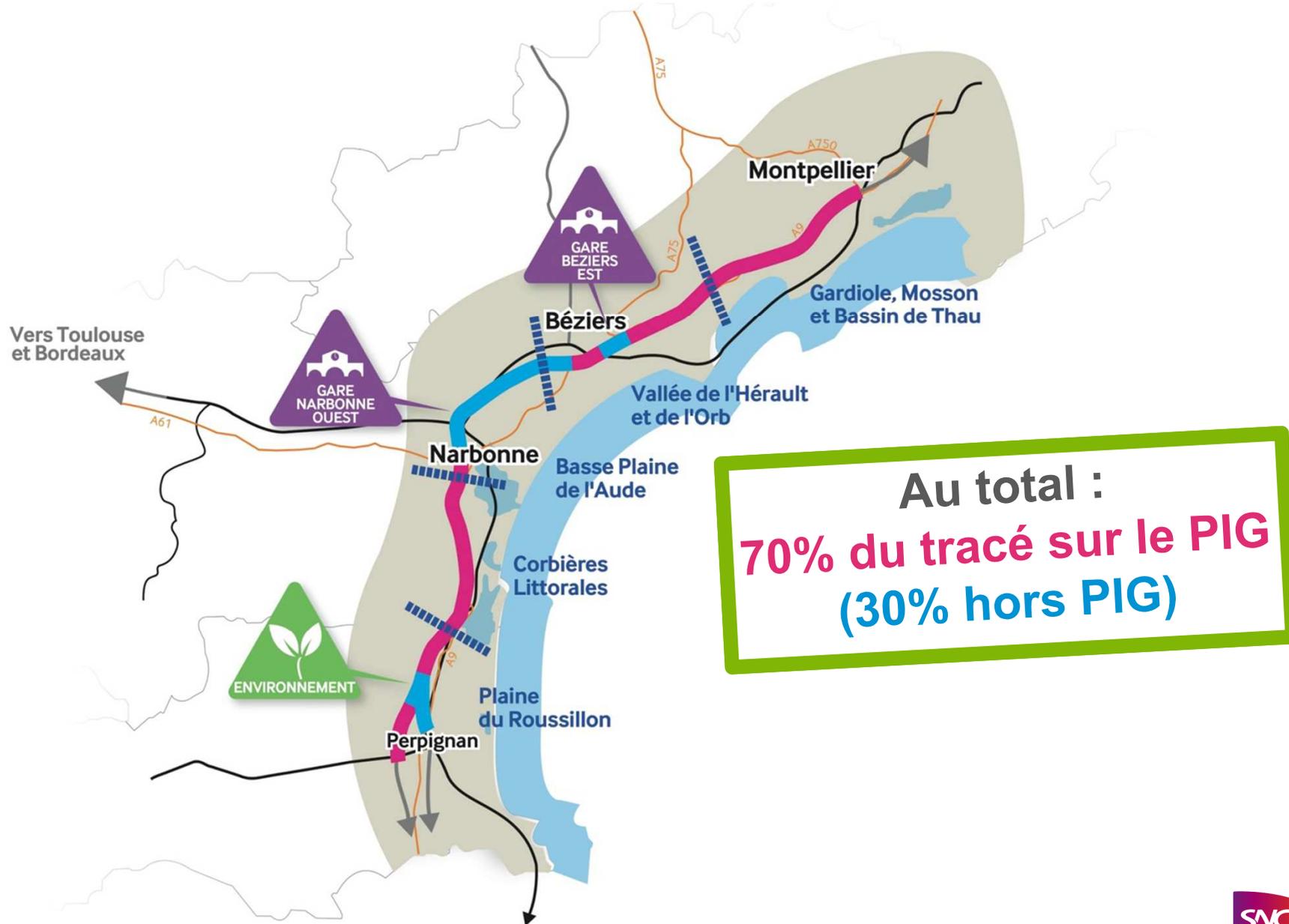
La **commune de Roquefort-des-Corbières** concernant les **nuisances visuelles et auditives**.



DÉROULÉ

- + ACTUALITÉ DU PROJET
- + ENSEIGNEMENTS DES RÉUNIONS PUBLIQUES
- + PRÉSENTATION DE LA PROPOSITION DE TRACÉ
- + CALENDRIER

LE TRACÉ RÉSULTANT DE L'ANALYSE MULTICRITÈRES



LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION



UN FORT SOUTIEN DES ÉLUS DU TERRITOIRE RÉGIONAL TOUTE SENSIBILITÉS CONFONDUES



UN PUBLIC NOMBREUX ET ATTENTIF, UN PROJET ATTENDU



DES RÉPONSES ARGUMENTÉES SUR LE TRACÉ ET L'EMPLACEMENT DES GARES NOUVELLES



TROIS TERRITOIRES À ENJEUX FORTS ET SPÉCIFIQUES
EST DE BÉZIERS, BASSES PLAINES DE L'AUDE, PLAINE DU ROUSSILLON

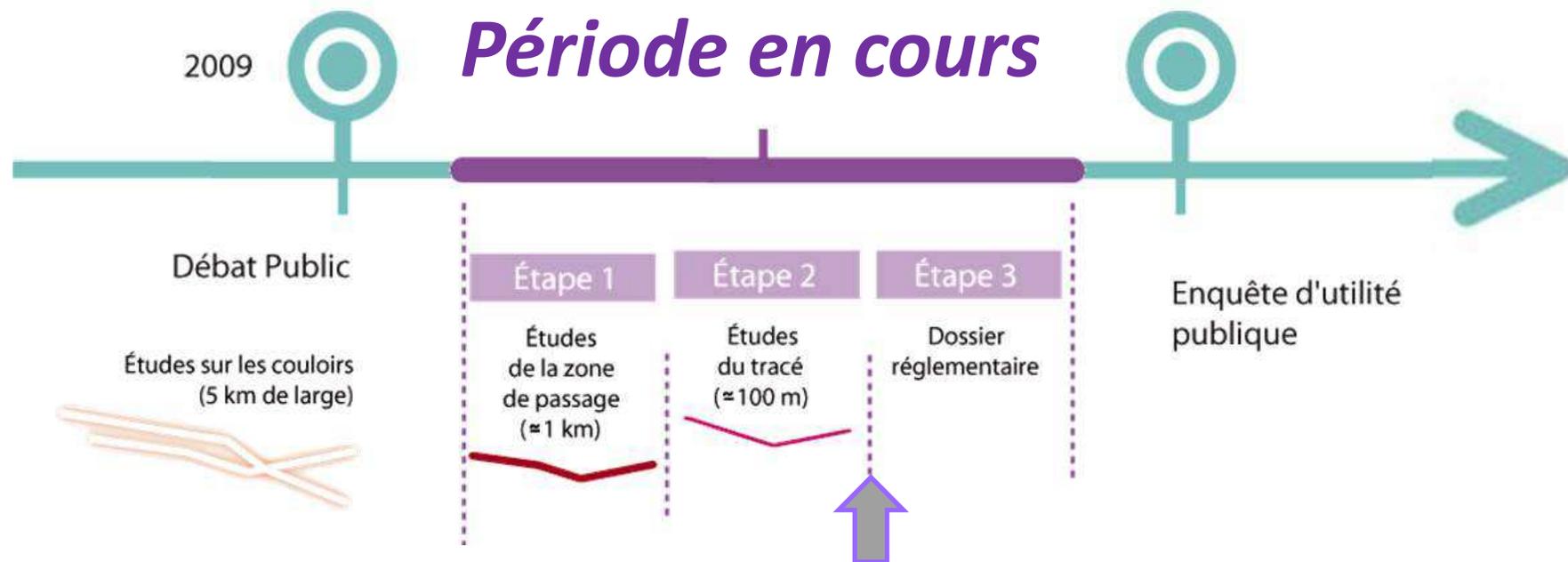


DES ATTENTES CONCERNANT LE CALENDRIER ET LE FINANCEMENT

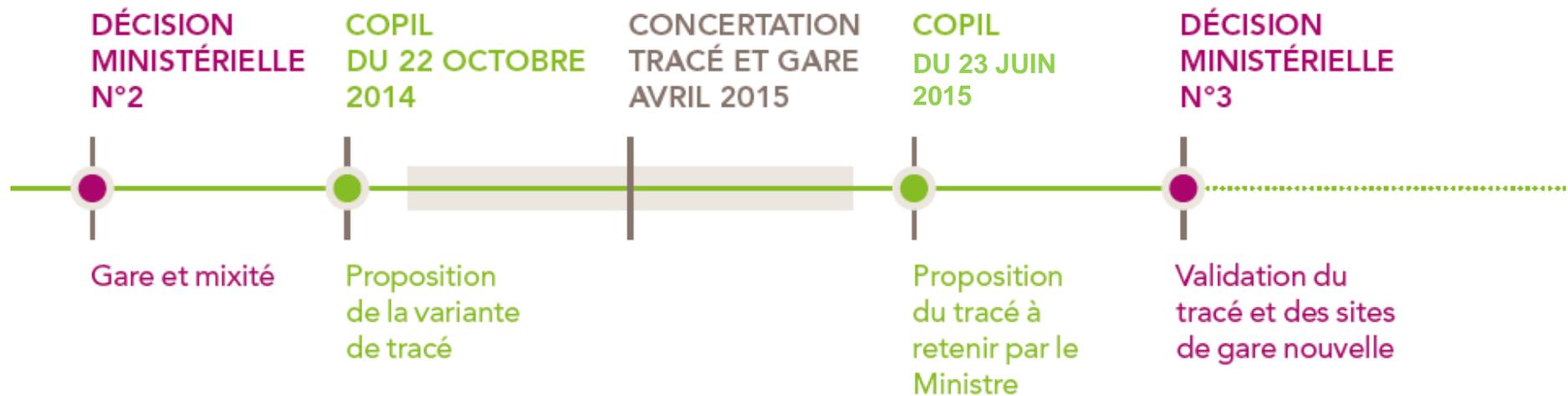
DÉROULÉ

- + ACTUALITÉ DU PROJET
- + ENSEIGNEMENTS DES RÉUNIONS PUBLIQUES
- + PRÉSENTATION DE LA PROPOSITION DE TRACÉ
- + CALENDRIER

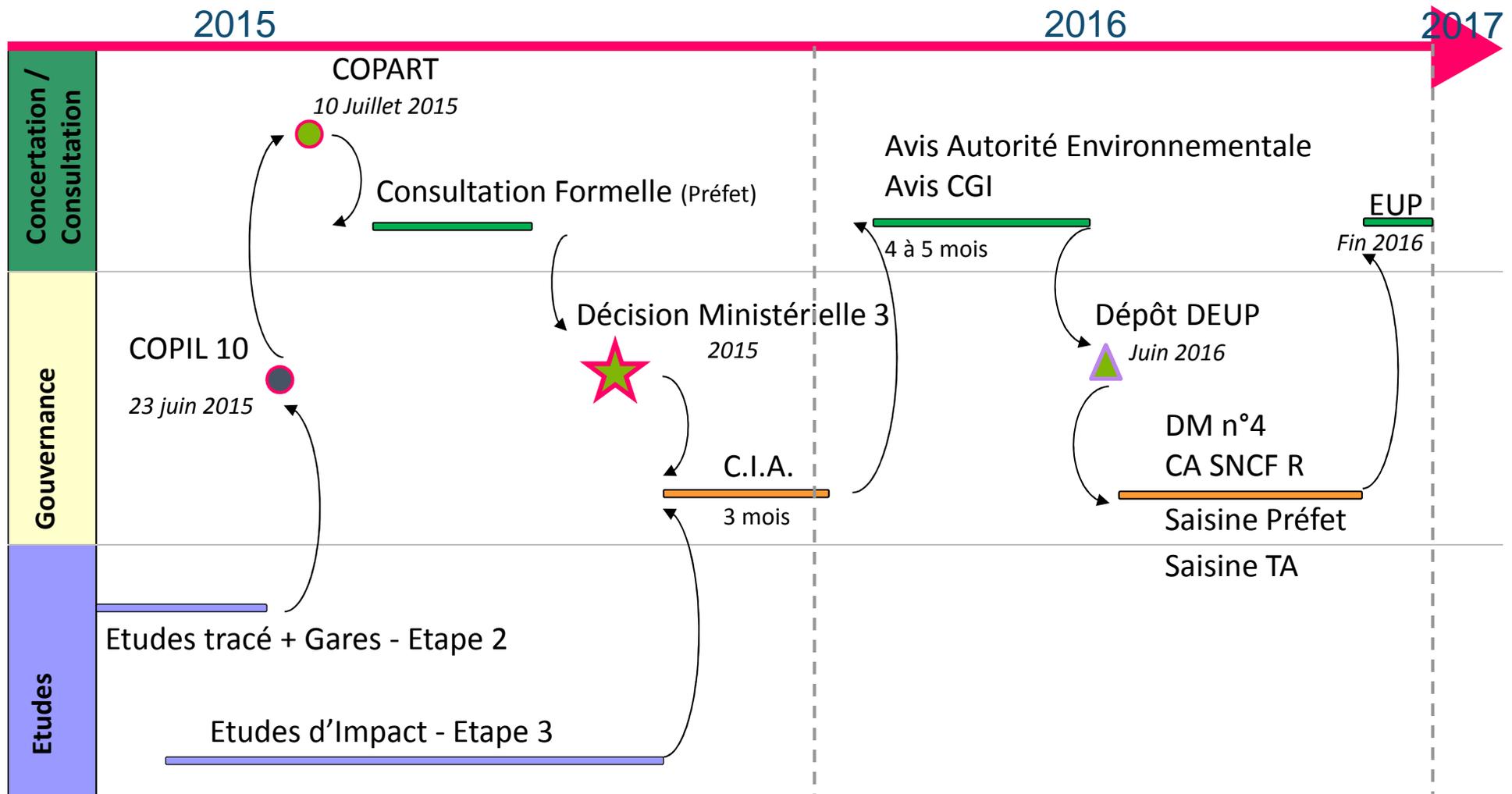
LE CALENDRIER DE RÉALISATION DU PROJET



LE CALENDRIER DE RÉALISATION DU PROJET



VERS L'ENQUÊTE PUBLIQUE



LA CONCERTATION A VENIR

La consultation formelle du Préfet

- + CONSULTATION DE L'ENSEMBLE DES ACTEURS DU PROJET
- + SUITE AU COPIL DU 23 JUIN
- + DURANT 2 MOIS

LIGNE NOUVELLE
MONTPELLIER-PERPIGNAN

COMITÉ PARTENARIAL D'INFORMATION N°4

Montpellier, le 10 juillet 2015

www.lalignenouvelle.com



LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION



UN FORT SOUTIEN DES ÉLUS DU TERRITOIRE RÉGIONAL TOUTE SENSIBILITÉS CONFONDUES

Présence en tribune pendant les RP, **rencontres et échanges nombreux** : commissions consultatives, rencontres bilatérales, ateliers « gares nouvelles » et « phasage ».



UN PUBLIC NOMBREUX ET ATTENTIF, UN PROJET GLOBALEMENT ATTENDU

10 réunions publiques durant en moyenne **4h** et réunissant près de **2000 participants**.

Environ **300 questions** posées et **700 contributions** recueillies (coupons T, registres, Internet...) : portant principalement sur les conditions de réalisation et d'insertion du projet **sans que son opportunité soit remise en cause**.



DES RÉPONSES ARGUMENTÉES

- **Sur le tracé à retenir** : la variante proposée par SNCF Réseau a été **acceptée dans son ensemble**.
- **Sur l'emplacement des gares nouvelles** : des préférences pour le site « **A75** » dans le biterrois et « **Pont des Charrettes** » dans le narbonnais.
- **Sur la possibilité d'une halte au Nord des Pyrénées-Orientales** : **aucun soutien** en faveur de cette option.



TROIS TERRITOIRES À ENJEUX FORTS ET SPÉCIFIQUES

A L'EST DE BÉZIERS (Villeneuve-lès-Béziers) : problématique **foncière** et de **relogement** d'une ampleur particulière.

LES BASSES PLAINES DE L'AUDE : demande d'un **viaduc** d'environ 8km pour pallier tout risque d'inondation supplémentaire.

LA PLAINE DU ROUSSILLON : **mixité** remise en cause par crainte de nuisances potentielles, **oppositions au contournement de la gare de Perpignan** et souhait de **différer la jonction au tunnel** dans l'attente d'un trafic marchandises suffisant.

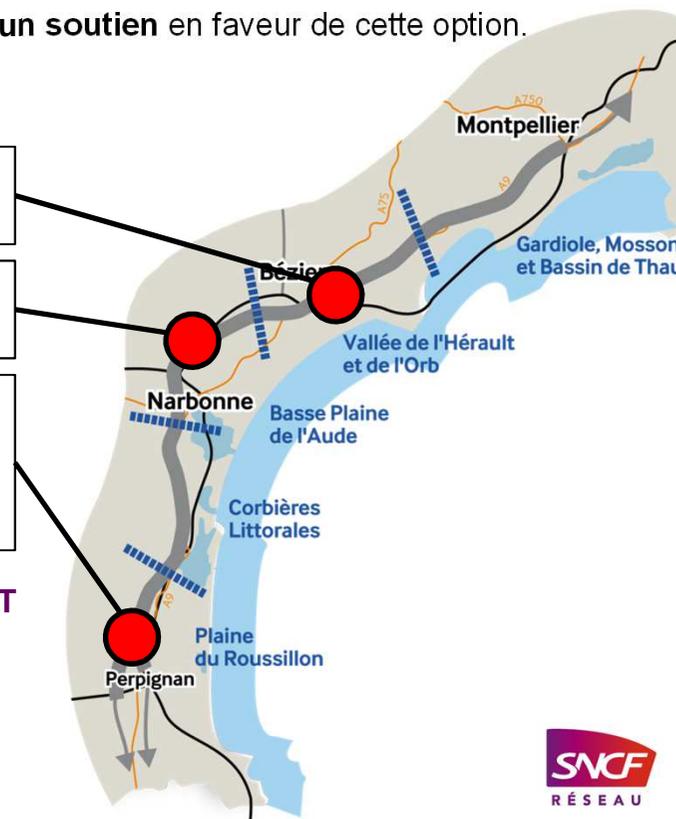


DES ATTENTES CONCERNANT LE CALENDRIER ET LE FINANCEMENT

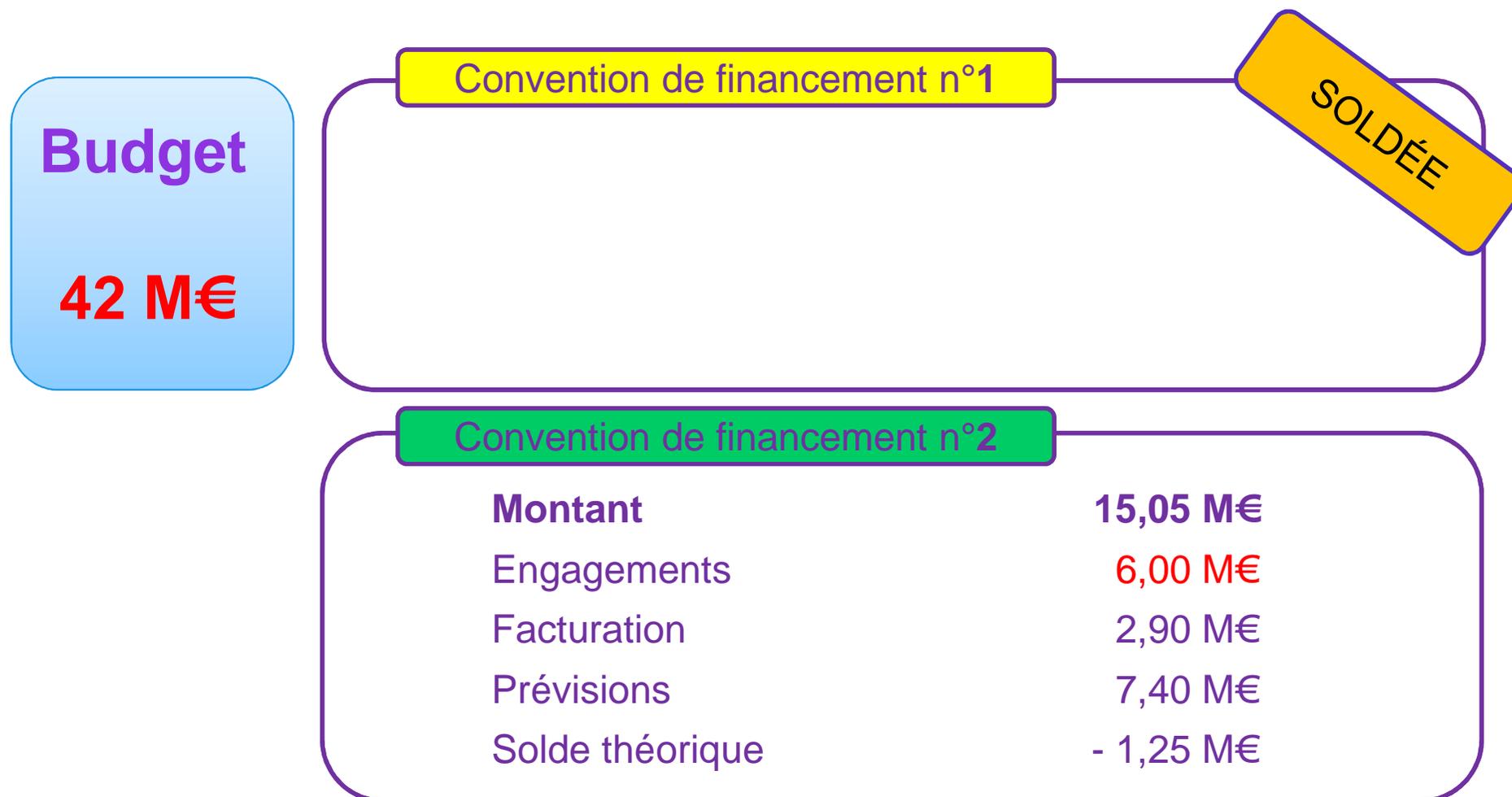
Demandes d'éclaircissements sur les modalités de réalisation effectives du projet : financement, phasage et foncier.

Travail partenarial avec les collectivités attendu dans le cadre de la mission de financement.

– LNMP – COPART N°4- 10 JUILLET 2015



POINT FINANCIER AU 2 JUIN 2015



A noter : l'allongement des durées de validation impacte les coûts de maîtrise d'ouvrage et l'économie de ces phases