

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN

DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

Pièce J – Annexes



Novembre 2021

PIECE J - ANNEXES

SOMMAIRE

1. DECISIONS MINISTERIELLES	5
1.1. Décision ministérielle n° 1.....	5
1.2. Décision ministérielle n° 2.....	13
1.3. Décision ministérielle n° 3.....	17
1.4. Décision ministérielle n° 4.....	20
1.5. Décision ministérielle n° 5.....	22
1.6. Décision ministérielle n° 6.....	24
2. DEBAT PUBLIC DE 2009	27
2.1. Bilan du débat public.....	27
2.2. Décision du Maître d'ouvrage du 26 novembre 2009.....	34
3. DECISION DE LA CNDP DU 7 OCTOBRE 2015.....	36
4. DECISION DE LA CNDP DU 3 JUIN 2020.....	38
5. DECLARATION D'INTENTION DU 12 FEVRIER 2021	41
6. BILANS DE LA CONCERTATION	55
6.1. la concertation de l'étape 1	55
6.1.1. Bilan de la concertation Étape 1	55
6.1.2. Compte-rendu du garant	88
6.2. la concertation de l'étape 2 (première partie)	107
6.2.1. Bilan de la concertation	107
6.2.2. Compte-rendu du garant	149
6.3. la concertation de la deuxième partie de l'étape 2	173
6.3.1. Bilan de la concertation	173
6.3.2. Compte-rendu du garant	227
6.4. la concertation de 2020-2021	243
6.4.1. Bilan de la concertation	243
6.4.2. Bilan des garants - version provisoire de mai 2021.....	271
6.4.3. Bilan des garants - version finale de novembre 2021	293
6.4.4. Réponse du Maître d'Ouvrage au bilan des garants	314
7. PROTOCOLE D'INTENTION DE FINANCEMENT POUR LA REALISATION DE LA PHASE 1 DE LA LIGNE NOUVELLE	
MONTPELLIER-PERPIGNAN	321
7.1. Protocole d'intention de financement signé	321
7.2. Délibérations des Co-financeurs	337
7.2.1. Délibération du Conseil Régional d'Occitanie	337
7.2.2. Délibération du Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales	340
7.2.3. Délibération du Conseil Départemental de l'Aude	343
7.2.4. Délibération de Montpellier Méditerranée Métropole	347
7.2.5. Délibération de la Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée	350
7.2.6. Délibération de la Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée	353
7.2.7. Délibération de la Communauté d'Agglomération du Grand Narbonne.....	357
7.2.8. Délibération de la Communauté d'Agglomération - Carcassonne Agglo	361
7.2.9. Délibération de Perpignan Méditerranée Métropole	365
7.2.10. Délibération de Sète Agglopôle Méditerranée	369
7.2.11. Délibération du Conseil Départemental de l'Hérault	372

1. DÉCISIONS MINISTÉRIELLES

1.1. DÉCISION MINISTÉRIELLE N° 1

Paris, le 14 NOV. 2011

La ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement

Le ministre chargé des transports

à

Monsieur Claude BALAND
Préfet de la région Languedoc-Roussillon, Préfet de l'Hérault

Référence : D11023322

Objet : Décision ministérielle relative aux études de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.

La ligne nouvelle Montpellier-Perpignan est un projet majeur qui structurera durablement la desserte ferroviaire de la région Languedoc-Roussillon et renforcera son attractivité en la rapprochant des grands pôles économiques à l'échelle nationale et européenne. Sa réalisation permettra, d'une part, de répondre durablement à la demande croissante de déplacements fret et voyageurs, qu'elle soit européenne, nationale ou locale et, d'autre part, de favoriser un aménagement durable du territoire en participant au rapprochement des métropoles régionales. A ce titre, elle figure dans le programme prioritaire de 2000 km de lignes nouvelles à lancer d'ici 2020 inscrit dans la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

A la suite du débat public qui s'est tenu du 3 mars au 3 juillet 2009, Réseau ferré de France (RFF) a décidé, le 26 novembre 2009, la poursuite des études sur la base d'un projet de ligne nouvelle qui s'inscrit dans le couloir de passage dit « plaine littorale » entre Montpellier et Narbonne, et dans le couloir « Corbières littorales » entre Narbonne et Perpignan.

Le 8 février 2010, une mission de coordination des études préalables à la déclaration d'utilité publique a été confiée au préfet de la région Languedoc-Roussillon, avec un objectif de lancement de l'enquête publique d'ici 2015. Le 12 mai 2011, les partenaires – Etat, collectivités territoriales et RFF – ont conclu un protocole-cadre relatif à la gouvernance et au financement de cette phase d'études. En anticipation de cet accord, RFF a lancé la première étape de ces études dès le printemps 2010 et présenté régulièrement leur avancement dans le cadre d'une concertation continue avec les acteurs des territoires.

Les propositions de RFF concernant le choix d'une zone de passage préférentielle d'environ 1000 m de large ont été présentées, le 16 juin 2011, au comité de pilotage réunissant les représentants de l'Etat, de RFF et des collectivités territoriales cofinanceuses. Le 29 septembre 2011, le président de RFF nous a adressé ces propositions pour la poursuite des études de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.

Par ailleurs, une consultation des élus, des acteurs socio-économiques et des associations représentatives d'intérêts concernés par le projet s'est tenue du 21 juin au 29 juillet 2011. Vous nous avez adressé, le 3 octobre 2011, votre rapport détaillant les positions exprimées dans ce cadre.

Sur ces bases, nous décidons les orientations suivantes pour la poursuite des études :

Fonctionnalités de la ligne nouvelle

Mixité voyageurs/fret

A la suite du débat public, le Conseil d'administration de RFF a décidé de poursuivre les études afin que la ligne nouvelle soit apte à la grande vitesse ferroviaire sur l'intégralité de son linéaire et en capacité d'accueillir des circulations mixtes de Montpellier à Perpignan sur les sections les plus circulées.

Dans ce cadre, la conception géométrique du tracé de la ligne nouvelle devra permettre à terme une circulation à 350 km/h sur l'ensemble du parcours. La seconde étape des études qui va s'engager sera l'occasion de préciser la pertinence d'une mixité voyageurs/fret sur les différentes sections de la ligne nouvelle, à la mise en service de la ligne ou à une échéance ultérieure, compte tenu notamment des évolutions anticipables de la demande de transport, de la capacité de la ligne classique à répondre aux besoins de trafics dans des conditions soutenables et des montants d'investissement associés.

Modalités de desserte des agglomérations situées sur l'itinéraire

La seconde étape des études devra permettre de préciser les modalités de desserte des agglomérations situées sur l'itinéraire, et notamment celles de Béziers, de Narbonne et de Perpignan. Dans ce cadre, les solutions de desserte suivantes seront examinées :

- Agglomération de Béziers : desserte par la gare centre, par une gare nouvelle située sur le secteur de Villeneuve-lès-Béziers ou par une gare nouvelle située sur le secteur de Nissan-lez-Enserune ;
- Agglomération de Narbonne : desserte par la gare centre, par une gare nouvelle située sur le secteur de Montredon-des-Corbières ou par une gare nouvelle située sur le secteur de Nissan-lez-Enserune ;
- Agglomération de Perpignan : desserte par la gare centre telle que privilégiée à la suite du débat public et possibilité de réaliser une gare nouvelle sur la ligne nouvelle située sur le secteur de Rivesaltes.

Pour chacune de ces agglomérations et pour chacune des différentes options envisageables – desserte par la gare centre ou par une gare nouvelle –, la seconde étape des études devra préciser l'économie globale de la desserte en précisant les montants d'investissements nécessaires, les aménagements connexes d'accès ferroviaires et routiers à une gare nouvelle, les perspectives de fréquentation, la capacité à constituer des arrêts attractifs pour les missions à grande vitesse régionales, nationales et internationales que mettront en place les entreprises ferroviaires, ainsi que les impacts sur l'exploitation ferroviaire. S'agissant de ces trois derniers aspects, nous souhaitons la mise en place d'un travail approfondi entre RFF et, d'une part, les entreprises ferroviaires concernées, et, d'autre part, les gestionnaires des gares existantes, afin de tendre vers une appréciation partagée des enjeux.

Réalisation des raccordements entre la ligne nouvelle et le réseau existant et d'un faisceau fret en entrée/sortie de la section internationale Perpignan-Figueras

La première étape des études a mis en évidence la possibilité de réaliser les raccordements suivants entre la ligne nouvelle et les lignes classiques Montpellier-Perpignan et Toulouse-Narbonne :

- un raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne classique Montpellier-Perpignan dans le secteur de Rivesaltes, permettant la desserte de la gare centre de Perpignan ;
- un raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne classique Montpellier-Perpignan entre le Soler et Rivesaltes, permettant au trafic fret de transit au sortir de la section internationale de rejoindre la ligne classique sans traverser la gare centre de Perpignan ;
- un raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne classique Toulouse-Narbonne dans le secteur de Moussan/Narbonne, permettant des liaisons Perpignan-Toulouse ;
- un raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne classique Toulouse-Narbonne dans le secteur de Montredon-des-Corbières/Narbonne, permettant des liaisons Montpellier-Toulouse ;
- un raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne classique Toulouse-Narbonne dans le secteur de Narbonne, permettant la desserte de la gare centre de Narbonne depuis le sud ;
- un raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne classique Montpellier-Perpignan dans le secteur de Nissan-lez-Enserune ;
- un raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne classique Montpellier-Perpignan dans le secteur de Cers/Villeneuve-lès-Béziers, permettant la desserte de la gare centre de Béziers depuis le nord ;
- un raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne classique Montpellier-Perpignan dans le secteur de Lattes, permettant la connexion de la ligne nouvelle avec la gare centre de Montpellier.

L'intérêt de ces raccordements et leurs caractéristiques fonctionnelles dépendent des décisions qui seront prises en ce qui concerne la mixité voyageurs/fret et les modalités de dessertes des agglomérations. Dans l'attente de ces choix, les études de ces raccordements seront approfondies, afin notamment de préciser les montants d'investissements, le volume de trafics concernés ainsi que, le cas échéant, leur horizon pertinent de réalisation. De même, l'opportunité de réaliser un faisceau fret sur la ligne nouvelle ainsi qu'une troisième voie entre Le Soler et Rivesaltes, en entrée/sortie de la section internationale Perpignan-Figueras dans la plaine du Roussillon, sera analysée selon les mêmes critères.

Cette nouvelle étape des études permettra également de définir, le cas échéant, les caractéristiques et la localisation des voies d'évitement dynamique nécessaires pour permettre la coexistence des trafics voyageurs et fret.

Dispositions générales

Les résultats des études relatives, d'une part, à la mixité voyageurs/fret et, d'autre part, aux modalités de desserte des agglomérations, sont attendus à l'automne 2012 et feront l'objet d'une décision ministérielle spécifique en anticipation de celle validant l'ensemble de la seconde étape des études. Cette décision sera précédée d'une consultation formelle des élus, des acteurs socio-économiques et des associations représentatives d'intérêts concernés par le projet, conduite par le préfet coordonnateur, afin de recueillir préalablement leur avis.

Définition de la zone de passage préférentielle

La zone de passage préférentielle définie ci-dessous est compatible avec l'ensemble des configurations envisageables en terme de fonctionnalités ferroviaires à approfondir au cours de la seconde étape des études, notamment en ce qui concerne la mixité voyageurs/fret de chacune des sections de la ligne nouvelle ou des modalités de dessertes des agglomérations situées sur l'itinéraire.

Les études de définition de la zone de passage préférentielle de la ligne nouvelle repose sur une segmentation en cinq séquences de l'itinéraire entre Montpellier et Perpignan.

Séquence 1 de Toulouges à Salses-le-Château

Nous retenons la zone de passage préférentielle proposée par RFF dite « Plaine du Roussillon » qui permet d'assurer la continuité avec la section internationale Perpignan-Figueras, de limiter les impacts sur le milieu humain ainsi que d'éviter des enjeux sécuritaires et environnementaux importants correspondants aux zones de captages d'alimentation en eau potable et à la plaine de Torremila. La poursuite des études portera une attention particulière aux franchissements de la Têt et de l'Agly ainsi qu'au passage dans leurs zones inondables.

Séquence 2 de Salses-le-Château à Peyriac-de-Mer

RFF a examiné trois zones de passage préférentielles dites « Corbières », « Médiante » et « Littoral ». Dans l'hypothèse où cette section serait dédiée aux seuls trafics de voyageurs, l'option « Médiante » est apparue comme la plus favorable en terme d'insertion paysagère, de préservation du patrimoine, de moindres risques naturels et industriels, et de coût. Toutefois, si la mixité voyageurs/fret devait être retenue sur cette section, son coût devrait doubler, passant de 700 M€ à 1 450 M€ aux conditions économiques de janvier 2010, compte tenu des contraintes qu'impose la mixité en terme de pentes et de rayon courbure dans une zone de relief marqué. Dans ce cas de figure, l'option « Littoral » présenterait alors une meilleure performance globale, avec notamment un coût inférieur d'au moins 200 M€ à l'option « Médiante ».

Dans ces conditions, nous retenons à ce stade pour la poursuite des études les deux zones de passage préférentielles dites « Médiante », dans l'hypothèse où cette section serait dédiée aux trafics de voyageurs, et « Littoral », dans l'hypothèse d'une mixité voyageurs/fret. Les décisions à venir sur la mixité détermineront donc la zone de passage préférentielle retenue. D'ici là, RFF poursuivra la définition de la nouvelle infrastructure avec le même degré de précision pour ces deux options, en veillant particulièrement à approfondir les aspects relatifs aux impacts sur les activités humaines, le réseau hydrographique et sur les secteurs d'enjeu écologiques.

Séquence 3 de Peyriac-de-Mer à Vendres

RFF a étudié quatre zones de passage préférentielles dites « Ouest », « Médiante nord Nissan », « Centre » et « Médiante sud Nissan ». L'analyse comparative a mis en évidence que l'option « Ouest » était la plus favorable au regard des enjeux humains, économiques, ainsi que du milieu physique et naturel. Dans ces conditions, nous retenons l'option « Ouest » pour la poursuite des études. Les conditions de traversée du cours inférieur de l'Aude, classé en zone Natura 2000 et dont la zone inondable est très étendue, ainsi que du canal de la Roubine, classé au patrimoine mondial de l'UNESCO, devront être approfondies, afin de garantir une insertion exemplaire du projet.

Séquence 4 de Vendres à Loupian

Deux zones de passage préférentielles, dites « Nord A9 » et « Sud A9 », ont été examinées par RFF. Ces deux solutions représentent un coût d'investissement sensiblement équivalent. Toutefois, l'option « Nord A9 » apparaît moins pénalisante en matière de bâti et d'impacts sur les zones d'activité existantes. Nous retenons donc la zone de passage préférentielle « Nord A9 » sur ce secteur pour la poursuite des études. RFF veillera à examiner finement les impacts de la ligne nouvelle dans la traversée des vallées de l'Orb, du Libron, de l'Hérault et leurs zones inondables ainsi que les modalités d'insertion de la nouvelle infrastructure lors du franchissement du canal du Midi, classé au patrimoine mondial de l'UNESCO.

Séquence 5 de Loupian à Montpellier

RFF a étudié deux zones de passage préférentielles dites « Plaine de Fabrègues » et « Gardiole ». Au terme de l'analyse multicritère, l'option « Plaine de Fabrègues » présente des impacts globalement moindres sur les milieux physique et naturel, notamment en évitant le fractionnement du massif de la Gardiole au sud de l'A9, tout en ayant un coût inférieur de près de 500 M€ aux conditions économiques de janvier 2010. Nous retenons donc la zone de passage préférentielle « Plaine de Fabrègues » sur ce secteur pour la poursuite des études. Celles-ci seront l'occasion d'analyser finement les impacts de la nouvelle infrastructure dans les vallées de la Vène, de la Mosson et leurs zones inondables associées, ainsi que sur le site Natura 2000 du sud de la plaine de Fabrègues, et de déterminer les solutions à apporter pour garantir une insertion exemplaire de la ligne nouvelle.

Dispositions générales

Nous avons demandé à RFF de veiller particulièrement à la qualité de la concertation pour la nouvelle étape des études qui va s'engager. A cet effet, nous souhaitons que l'avancement de ces études soit régulièrement présenté, dans le cadre de commissions consultatives, aux acteurs des territoires concernés.

La seconde étape des études veillera à examiner les éventuels impacts de la nouvelle infrastructure sur les réseaux hydrographiques et les zones inondables, notamment dans le secteur de Cuxac d'Aude. L'impact du bruit ferroviaire, l'insertion des ouvrages d'art, notamment dans le cadre d'une vision globale de préservation des paysages, et les impacts sur les activités viticoles seront également analysés de manière approfondie au cours de cette nouvelle phase d'études.

Afin d'informer au mieux les personnes concernées par l'ensemble du fuseau retenu pour la poursuite des études et d'éviter de nouvelles contraintes lors de la définition de la bande de 500 m de largeur à l'intérieur de laquelle s'inscrira la tracé définitif, nous vous demandons, en lien avec les préfets de département concernés, de prendre en considération la mise à l'étude de la ligne nouvelle, en application de l'article L.111-10 du code de l'urbanisme.

Par ailleurs, nous vous demandons, en lien avec les préfets de département concernés et RFF, d'examiner dans quelle mesure la qualification de projet d'intérêt général actuellement en vigueur, et définie sur la base du tracé de la ligne nouvelle approuvée en 1995, est toujours adaptée à la nouvelle zone de passage préférentielle et de prendre, le cas échéant, les mesures nécessaires pour exclure dès maintenant de cette qualification les secteurs qui ne seraient plus inclus dans la zone de passage préférentielle. La bande de passage d'environ 500 m de largeur qui sera approuvée à la fin de l'étape 2 des études servira de base à une nouvelle révision du périmètre de la qualification de projet d'intérêt général.

Enfin, nous vous demandons d'engager avec les partenaires les échanges permettant de conclure d'ici la fin de l'année une convention de financement permettant de procéder aux acquisitions foncières situées dans le périmètre du projet d'intérêt général et ayant fait l'objet d'une mise en demeure. De même que pour le financement des études préalables à la déclaration d'utilité publique de la ligne nouvelle, les montants nécessaires, évalués par RFF à 15 M€ jusqu'en 2013, devront être pris en charge à parité entre l'Etat et RFF, d'une part, et les collectivités territoriales, d'autre part. Les montants engagés dans ce cadre par les partenaires seront pris en compte dans l'établissement, le moment venu, du plan de financement définitif de l'opération.

Nous souhaitons que vous puissiez assurer la plus large communication de ces décisions avec la collaboration des services de RFF.



Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET



Thierry MARIANI

Copie :

- M. le président de RFF
- M. le préfet de l'Aude
- M. le préfet des Pyrénées-Orientales

La ministre

Le ministre chargé des transports

Paris, le

14 NOV. 2011

Monsieur le Président,

La ligne nouvelle Montpellier-Perpignan est un projet majeur qui structurera durablement la desserte ferroviaire de la région Languedoc-Roussillon et renforcera son attractivité en la rapprochant des grands pôles économiques à l'échelle nationale et européenne. Sa réalisation permettra, d'une part, de répondre durablement à la demande croissante de déplacements fret et voyageurs, qu'elle soit européenne, nationale ou locale et, d'autre part, de favoriser un aménagement durable du territoire en participant au rapprochement des métropoles régionales. A ce titre, elle figure dans le programme prioritaire de 2000 km de lignes nouvelles à lancer d'ici 2020 inscrit dans la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

A la suite du débat public qui s'est tenu du 3 mars au 3 juillet 2009, Réseau ferré de France (RFF) a décidé, le 26 novembre 2009, la poursuite des études sur la base d'un projet de ligne nouvelle qui s'inscrive dans le couloir de passage dit « plaine littorale » entre Montpellier et Narbonne, et dans le couloir « Corbières littorales » entre Narbonne et Perpignan.

Le 8 février 2010, une mission de coordination des études préalables à la déclaration d'utilité publique a été confiée au préfet de la région Languedoc-Roussillon, avec un objectif de lancement de l'enquête publique d'ici 2015. Le 12 mai 2011, les partenaires – Etat, collectivités territoriales et RFF – ont conclu un protocole-cadre relatif à la gouvernance et au financement de cette phase d'études. En anticipation de cet accord, RFF a lancé la première étape de ces études dès le printemps 2010 et présenté régulièrement leur avancement dans le cadre d'une concertation continue avec les acteurs des territoires.

Les propositions de RFF concernant le choix d'une zone de passage préférentielle d'environ 1000 m de large ont été présentées, le 16 juin 2011, au comité de pilotage réunissant les représentants de l'Etat, de RFF et des collectivités territoriales cofinanceuses. Le 29 septembre 2011, vous nous avez adressé ces propositions pour la poursuite des études de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.

Par ailleurs, une consultation des élus, des acteurs socio-économiques et des associations représentatives d'intérêts concernés par le projet s'est tenue du 21 juin au 29 juillet 2011. Le préfet de la région Languedoc-Roussillon, préfet coordonnateur des études, nous a adressé, le 3 octobre 2011, son rapport détaillant les positions exprimées dans ce cadre.

Monsieur Hubert DU MESNIL
Président de Réseau Ferré de France
92 avenue de France
75648 PARIS CEDEX 13

Sur ces bases, nous décidons les orientations suivantes pour la poursuite des études :

Fonctionnalités de la ligne nouvelle

Mixité voyageurs/fret

A la suite du débat public, le Conseil d'administration de RFF a décidé de poursuivre les études afin que la ligne nouvelle soit apte à la grande vitesse ferroviaire sur l'intégralité de son linéaire et en capacité d'accueillir des circulations mixtes de Montpellier à Perpignan sur les sections les plus circulées.

Dans ce cadre, la conception géométrique du tracé de la ligne nouvelle devra permettre à terme une circulation à 350 km/h sur l'ensemble du parcours. La seconde étape des études qui va s'engager sera l'occasion de préciser la pertinence d'une mixité voyageurs/fret sur les différentes sections de la ligne nouvelle, à la mise en service de la ligne ou à une échéance ultérieure, compte tenu notamment des évolutions anticipables de la demande de transport, de la capacité de la ligne classique à répondre aux besoins de trafics dans des conditions soutenables et des montants d'investissement associés.

Modalités de desserte des agglomérations situées sur l'itinéraire

La seconde étape des études devra permettre de préciser les modalités de desserte des agglomérations situées sur l'itinéraire, et notamment celles de Béziers, de Narbonne et de Perpignan. Dans ce cadre, les solutions de desserte suivantes seront examinées :

- Agglomération de Béziers : desserte par la gare centre, par une gare nouvelle située sur le secteur de Villeneuve-lès-Béziers ou par une gare nouvelle située sur le secteur de Nissan-lez-Enserune ;

- Agglomération de Narbonne : desserte par la gare centre, par une gare nouvelle située sur le secteur de Montredon-des-Corbières ou par une gare nouvelle située sur le secteur de Nissan-lez-Enserune ;

- Agglomération de Perpignan : desserte par la gare centre telle que privilégiée à la suite du débat public et possibilité de réaliser une gare nouvelle sur la ligne nouvelle située sur le secteur de Rivesaltes.

Pour chacune de ces agglomérations et pour chacune des différentes options envisageables – desserte par la gare centre ou par une gare nouvelle –, la seconde étape des études devra préciser l'économie globale de la desserte en précisant les montants d'investissements nécessaires, les aménagements connexes d'accès ferroviaires et routiers à une gare nouvelle, les perspectives de fréquentation, la capacité à constituer des arrêts attractifs pour les missions à grande vitesse régionales, nationales et internationales que mettront en place les entreprises ferroviaires, ainsi que les impacts sur l'exploitation ferroviaire. S'agissant de ces trois derniers aspects, nous souhaitons la mise en place d'un travail approfondi entre RFF et, d'une part, les entreprises ferroviaires concernées, et, d'autre part, les gestionnaires des gares existantes, afin de tendre vers une appréciation partagée des enjeux.

Réalisation des raccordements entre la ligne nouvelle et le réseau existant et d'un faisceau fret en entrée/sortie de la section internationale Perpignan-Figueras

La première étape des études a mis en évidence la possibilité de réaliser les raccordements suivants entre la ligne nouvelle et les lignes classiques Montpellier-Perpignan et Toulouse-Narbonne :

- un raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne classique Montpellier-Perpignan dans le secteur de Rivesaltes, permettant la desserte de la gare centre de Perpignan ;

- un raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne classique Montpellier-Perpignan entre le Soler et Rivesaltes, permettant au trafic fret de transit au sortir de la

section internationale de rejoindre la ligne classique sans traverser la gare centre de Perpignan ;

- un raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne classique Toulouse-Narbonne dans le secteur de Moussan/Narbonne, permettant des liaisons Perpignan-Toulouse ;

- un raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne classique Toulouse-Narbonne dans le secteur de Montredon-des-Corbières/Narbonne, permettant des liaisons Montpellier-Toulouse ;

- un raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne classique Toulouse-Narbonne dans le secteur de Narbonne, permettant la desserte de la gare centre de Narbonne depuis le sud ;

- un raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne classique Montpellier-Perpignan dans le secteur de Nissan-lez-Enserune ;

- un raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne classique Montpellier-Perpignan dans le secteur de Cers/Villeneuve-lès-Béziers, permettant la desserte de la gare centre de Béziers depuis le nord ;

- un raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne classique Montpellier-Perpignan dans le secteur de Lattes, permettant la connexion de la ligne nouvelle avec la gare centre de Montpellier.

L'intérêt de ces raccordements et leurs caractéristiques fonctionnelles dépendent des décisions qui seront prises en ce qui concerne la mixité voyageurs/fret et les modalités de dessertes des agglomérations. Dans l'attente de ces choix, les études de ces raccordements seront approfondies, afin notamment de préciser les montants d'investissements, le volume de trafics concernés ainsi que, le cas échéant, leur horizon pertinent de réalisation. De même, l'opportunité de réaliser un faisceau fret sur la ligne nouvelle ainsi qu'une troisième voie entre Le Soler et Rivesaltes, en entrée/sortie de la section internationale Perpignan-Figueras dans la plaine du Roussillon, sera analysée selon les mêmes critères.

Cette nouvelle étape des études permettra également de définir, le cas échéant, les caractéristiques et la localisation des voies d'évitement dynamique nécessaires pour permettre la coexistence des trafics voyageurs et fret.

Dispositions générales

Les résultats des études relatives, d'une part, à la mixité voyageurs/fret et, d'autre part, aux modalités de desserte des agglomérations, sont attendus à l'automne 2012 et feront l'objet d'une décision ministérielle spécifique en anticipation de celle validant l'ensemble de la seconde étape des études. Cette décision sera précédée d'une consultation formelle des élus, des acteurs socio-économiques et des associations représentatives d'intérêts concernés par le projet, conduite par le préfet coordonnateur, afin de recueillir préalablement leur avis.

o Définition de la zone de passage préférentielle

La zone de passage préférentielle définie ci-dessous est compatible avec l'ensemble des configurations envisageables en terme de fonctionnalités ferroviaires à approfondir au cours de la seconde étape des études, notamment en ce qui concerne la mixité voyageurs/fret de chacune des sections de la ligne nouvelle ou des modalités de dessertes des agglomérations situées sur l'itinéraire.

Les études de définition de la zone de passage préférentielle de la ligne nouvelle repose sur une segmentation en cinq séquences de l'itinéraire entre Montpellier et Perpignan.

Séquence 1 de Toulouges à Salses-le-Château

Nous retenons la zone de passage préférentielle proposée par RFF dite « Plaine du Roussillon » qui permet d'assurer la continuité avec la section internationale Perpignan-Figueras, de limiter les impacts sur le milieu humain ainsi que d'éviter des enjeux sécuritaires et environnementaux importants correspondants aux zones de captages d'alimentation en eau potable et à la plaine de Torremila. La poursuite des études portera une attention particulière aux franchissements de la Têt et de l'Agly ainsi qu'au passage dans leurs zones inondables.

Séquence 2 de Salses-le-Château à Peyriac-de-Mer

RFF a examiné trois zones de passage préférentielles dites « Corbières », « Médiane » et « Littoral ». Dans l'hypothèse où cette section serait dédiée aux seuls trafics de voyageurs, l'option « Médiane » est apparue comme la plus favorable en terme d'insertion paysagère, de préservation du patrimoine, de moindres risques naturels et industriels, et de coût. Toutefois, si la mixité voyageurs/fret devait être retenue sur cette section, son coût devrait doubler, passant de 700 M€ à 1 450 M€ aux conditions économiques de janvier 2010, compte tenu des contraintes qu'impose la mixité en terme de pentes et de rayon courbure dans une zone de relief marqué. Dans ce cas de figure, l'option « Littoral » présenterait alors une meilleure performance globale, avec notamment un coût inférieur d'au moins 200 M€ à l'option « Médiane ».

Dans ces conditions, nous retenons à ce stade pour la poursuite des études les deux zones de passage préférentielles dites « Médiane », dans l'hypothèse où cette section serait dédiée aux trafics de voyageurs, et « Littoral », dans l'hypothèse d'une mixité voyageurs/fret. Les décisions à venir sur la mixité détermineront donc la zone de passage préférentielle retenue. D'ici là, RFF poursuivra la définition de la nouvelle infrastructure avec le même degré de précision pour ces deux options, en veillant particulièrement à approfondir les aspects relatifs aux impacts sur les activités humaines, le réseau hydrographique et sur les secteurs d'enjeux écologiques.

Séquence 3 de Peyriac-de-Mer à Vendres

RFF a étudié quatre zones de passage préférentielles dites « Ouest », « Médiane nord Nissan », « Centre » et « Médiane sud Nissan ». L'analyse comparative a mis en évidence que l'option « Ouest » était la plus favorable au regard des enjeux humains, économiques, ainsi que du milieu physique et naturel. Dans ces conditions, nous retenons l'option « Ouest » pour la poursuite des études. Les conditions de traversée du cours inférieur de l'Aude, classé en zone Natura 2000 et dont la zone inondable est très étendue, ainsi que du canal de la Roubine, classé au patrimoine mondial de l'UNESCO, devront être approfondies, afin de garantir une insertion exemplaire du projet.

Séquence 4 de Vendres à Loupian

Deux zones de passage préférentielles, dites « Nord A9 » et « Sud A9 », ont été examinées par RFF. Ces deux solutions représentent un coût d'investissement sensiblement équivalent. Toutefois, l'option « Nord A9 » apparaît moins pénalisante en matière de bâti et d'impacts sur les zones d'activité existantes. Nous retenons donc la zone de passage préférentielle « Nord A9 » sur ce secteur pour la poursuite des études. RFF veillera à examiner finement les impacts de la ligne nouvelle dans la traversée des vallées de l'Orb, du Libron, de l'Hérault et leurs zones inondables ainsi que les modalités d'insertion de la nouvelle infrastructure lors du franchissement du canal du Midi, classé au patrimoine mondial de l'UNESCO.

Séquence 5 de Loupian à Montpellier

RFF a étudié deux zones de passage préférentielles dites « Plaine de Fabrègues et « Gardiole ». Au terme de l'analyse multicritère, l'option « Plaine de Fabrègues » présente des impacts globalement moindres sur les milieux physique et naturel, notamment en évitant le fractionnement du massif de la Gardiole au sud de l'A9, tout en ayant un coût inférieur de près de 500 M€ aux conditions économiques de janvier 2010. Nous retenons donc la zone de passage préférentielle « Plaine de Fabrègues » sur ce secteur pour la poursuite des études. Celles-ci seront l'occasion d'analyser finement les impacts de la nouvelle infrastructure dans les vallées de la Vène, de la Mosson et leurs zones inondables associées, ainsi que sur le site Natura 2000 du sud de la plaine

de Fabrègues, et de déterminer les solutions à apporter pour garantir une insertion exemplaire de la ligne nouvelle.

Dispositions générales

Nous vous demandons de veiller particulièrement à la qualité de la concertation pour la nouvelle étape des études qui va s'engager. A cet effet, nous souhaitons que l'avancement de ces études soit régulièrement présenté, dans le cadre de commissions consultatives, aux acteurs des territoires concernés.

La seconde étape des études veillera à examiner les éventuels impacts de la nouvelle infrastructure sur les réseaux hydrographiques et les zones inondables, notamment dans le secteur de Cuxac d'Aude. L'impact du bruit ferroviaire, l'insertion des ouvrages d'art, notamment dans le cadre d'une vision globale de préservation des paysages, et les impacts sur les activités viticoles seront également analysés de manière approfondie au cours de cette nouvelle phase d'études.

Afin d'informer au mieux les personnes concernées par l'ensemble du fuseau retenu pour la poursuite des études et d'éviter de nouvelles contraintes lors de la définition de la bande de 500 m de largeur à l'intérieur de laquelle s'inscrira le tracé définitif, nous avons demandé au préfet coordonnateur, en lien avec les préfets de département concernés, de prendre en considération la mise à l'étude de la ligne nouvelle, en application de l'article L.111-10 du code de l'urbanisme.

Par ailleurs, nous avons demandé au préfet coordonnateur, en lien avec les préfets de département concernés et RFF, d'examiner dans quelle mesure la qualification de projet d'intérêt général actuellement en vigueur, et définie sur la base du tracé de la ligne nouvelle approuvée en 1995, est toujours adaptée à la nouvelle zone de passage préférentielle et de prendre, le cas échéant, les mesures nécessaires pour exclure dès maintenant de cette qualification les secteurs qui ne seraient plus inclus dans la zone de passage préférentielle. La bande de passage d'environ 500 m de largeur qui sera approuvée à la fin de l'étape 2 des études servira de base à une nouvelle révision du périmètre de la qualification de projet d'intérêt général.

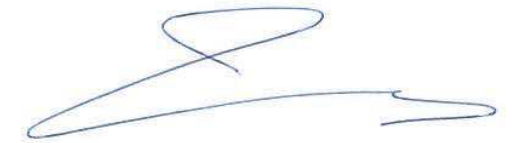
Enfin, nous avons demandé au préfet coordonnateur d'engager avec les partenaires les échanges permettant de conclure d'ici la fin de l'année une convention de financement permettant de procéder aux acquisitions foncières situées dans le périmètre du projet d'intérêt général et ayant fait l'objet d'une mise en demeure. De même que pour le financement des études préalables à la déclaration d'utilité publique de la ligne nouvelle, les montants nécessaires, évalués par RFF à 15 M€ jusqu'en 2013, devront être pris en charge à parité entre l'Etat et RFF, d'une part, et les collectivités territoriales, d'autre part. Les montants engagés dans ce cadre par les partenaires seront pris en compte dans l'établissement, le moment venu, du plan de financement définitif de l'opération.

Nous souhaitons que le préfet coordonnateur puisse assurer la plus large communication de ces décisions avec la collaboration des services de RFF.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de notre considération distinguée.



Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET



Thierry MARIANI

Copie :

- M. le préfet de la région Languedoc-Roussillon, préfet de l'Hérault
- M. le préfet de l'Aude
- M. le préfet des Pyrénées-Orientales

1.2.DÉCISION MINISTÉRIELLE N° 2



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

Le ministre délégué chargé des Transports,
de la Mer et de la Pêche

Paris, le 15 DEC. 2013

Réf. : D13027722

Monsieur le Président,

Les études de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) ont été initiées, à la suite du débat public de 2009, afin de déterminer le tracé de référence de l'infrastructure en vue du lancement de l'enquête publique.

L'approbation ministérielle du 14 novembre 2011 a défini la zone de passage préférentielle de 1 000 mètres de large et précisé les grandes orientations pour la poursuite des études sur le plan fonctionnel : desserte des agglomérations et sections ouvertes à la mixité des trafics de fret et de voyageurs. Elle a ainsi demandé à Réseau ferré de France (RFF) d'engager la seconde étape des études préalables à l'enquête publique et décidé que les résultats sur la desserte des agglomérations et la mixité feraient l'objet d'une approbation, à l'issue d'une concertation formelle des acteurs concernés, en anticipation de celle validant le tracé du projet. En outre, elle a décidé que la vitesse de conception géométrique de la ligne, encadrée, au nord, par le contournement de Nîmes-Montpellier et, au sud, par la section entre Perpignan et Figueras, devrait permettre, à terme, une circulation à grande vitesse sur l'ensemble du parcours, comme l'avait exprimé une majorité d'acteurs lors du débat public.

Le comité de pilotage du projet LNMP, réuni le 8 octobre 2012, a proposé que la desserte des agglomérations de Béziers et Narbonne soit assurée par deux gares nouvelles et retenu la possibilité d'une gare nouvelle, à terme, dans le secteur de Perpignan. Pour la mixité, il a proposé qu'elle couvre le plus long linéaire possible depuis Montpellier, en tenant compte de la contrainte budgétaire.

Une consultation formelle des acteurs du territoire concernés par le projet s'est achevée le 15 mai dernier.

Par ailleurs, la Commission « Mobilité 21 », que j'avais instituée en octobre 2012 afin d'établir un diagnostic sur la pertinence et la faisabilité du projet de schéma national des infrastructures de transport, au vu de la situation actuelle et des perspectives de nos finances publiques, et de la priorité que le Gouvernement entendait donner aux transports du quotidien, m'a remis son rapport le 27 juin 2013. Le Gouvernement en a partagé les critères d'analyse et s'est fixé comme référence le scénario n°2 proposé par la Commission, permettant l'engagement de 30 milliards d'euros de grands travaux d'ici 2030.

Monsieur Jacques RAPOPORT
Président de Réseau ferré de France (RFF)
92 avenue de France
75648 PARIS CEDEX 132

Dans ce cadre, la Commission « Mobilité 21 » a considéré que la réalisation de la LNMP relevait d'une seconde temporalité. Toutefois, considérant qu'elle ne pouvait être entièrement affirmative sur le moment à partir duquel il pourrait être nécessaire d'engager l'opération, la Commission a prévu d'inscrire en premières priorités une provision pour engager en tant que de besoin avant l'horizon 2030 de premiers travaux en lien avec le projet.

Les perspectives des finances publiques doivent structurer les choix afférents à la définition et l'avancement des grands projets d'infrastructures. Les fonctionnalités du projet LNMP doivent donc être strictement dimensionnées pour répondre aux besoins, dans un souci de cohérence entre les grands projets de lignes nouvelles et de répartition des capacités de circulation sur le réseau ferré national.

Au regard de ces éléments, je décide des orientations suivantes pour la poursuite des études du projet LNMP.

Modalités de desserte des agglomérations situées sur l'itinéraire du projet

L'approbation ministérielle du 14 novembre 2011 a demandé que les études permettent de préciser les modalités de desserte des agglomérations situées sur l'itinéraire, en particulier celles de Béziers, Narbonne et Perpignan.

Pour desservir les agglomérations de Béziers et de Narbonne, cinq scénarios fonctionnels ont été étudiés : par les gares existantes, par une gare nouvelle (dans le secteur de Béziers, Nissan-lez-Enserune ou Narbonne) et par deux gares nouvelles (dans les secteurs de Béziers et Narbonne). En parallèle, l'intérêt d'une desserte de l'agglomération de Perpignan par gare nouvelle située au nord a également été étudié.

Les études ont permis de déterminer pour chacun des scénarios : les temps de parcours, les trafics, les caractéristiques et les fonctionnalités des gares, l'exploitation ferroviaire ainsi que les montants d'investissement associés.

Compte tenu de l'offre de transport prévisionnelle et des gains de trafics pour les missions à grande vitesse régionale, nationale et internationale, les résultats des études soulignent la pertinence sur les plans économique et de l'aménagement du territoire de la réalisation de deux gares nouvelles pour desservir les agglomérations de Béziers et Narbonne. Elles apportent également un éclairage sur l'opportunité, à terme, d'une desserte par gare nouvelle de l'agglomération de Perpignan, dans le secteur de Rivesaltes.

Pour la desserte des agglomérations situées sur l'itinéraire du projet, je décide donc des modalités de desserte et de poursuite des études suivantes :

- pour l'agglomération de Béziers : desserte par une gare nouvelle située à l'est de Béziers ;
- pour l'agglomération de Narbonne : desserte par une gare nouvelle située sur le secteur de Montredon-des-Corbières ;
- pour l'agglomération de Perpignan : desserte, dans un premier temps, par la gare existante.

Concernant la desserte des agglomérations de Béziers et Narbonne, les études devront être approfondies pour permettre de localiser précisément l'implantation des gares aux termes d'une analyse multi-critères portant sur les coûts, les fonctionnalités, l'exploitation ferroviaire, l'impact sur l'habitat et les enjeux environnementaux. Il conviendra, en particulier, d'approfondir la faisabilité de leur interconnexion avec la ligne classique.

S'agissant de la desserte de Perpignan, les acteurs locaux se sont prononcés en faveur de la gare existante, lors du débat public de 2009. Les résultats des études confirment la grande attractivité de cette gare, modernisée depuis l'ouverture de la ligne nouvelle entre Perpignan et Figueras. Les études devront être complétées pour démontrer la faisabilité technique à un coût maîtrisé, ainsi que l'horizon pertinent de réalisation d'une gare nouvelle au nord de Perpignan, dans le secteur de Rivesaltes. Au vu du résultat de ces études, et dans l'éventualité d'une confirmation de la pertinence de sa réalisation, des dispositions conservatoires pourront être décidées.

Sections ouvertes à la mixité voyageurs et fret

L'approbation ministérielle du 14 novembre 2011 a demandé la poursuite des études pour préciser la pertinence d'une mixité voyageurs et fret sur les sections les plus circulées de la ligne nouvelle.

Plusieurs scénarios fonctionnels ont été étudiés pour une mixité depuis Montpellier : ligne nouvelle mixte jusqu'à Béziers, Nissan-lez-Ensérune, Narbonne et Perpignan ; un barreau de mixité a également été étudié dans la plaine du Roussillon. Ces scénarios ont été étudiés en les combinant avec les différents scénarios précités de desserte des agglomérations.

Les études ont permis de déterminer : l'offre ferroviaire grande ligne, régionale et fret, l'évolutivité des scénarios et leur robustesse d'exploitation, la capacité résiduelle pour répondre aux besoins de très long terme, les raccordements nécessaires ainsi que les montants d'investissement associés.

Il ressort de ces études que la section entre Montpellier, depuis la sortie du contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier, et Sète deviendra, en flux de voyageurs et de marchandises, la section la plus chargée du réseau du Languedoc-Roussillon, à l'horizon 2020. Sur le plan de la capacité et de l'exploitation, une mixité jusqu'à Sète permettrait de répondre à la demande voyageurs et fret à très long terme, compte tenu de la capacité du doublet de ligne.

Compte tenu de l'impossibilité technique de réaliser une interconnexion entre la ligne nouvelle et la ligne classique entre Montpellier et Sète, des problématiques d'exploitation ferroviaire et de la nécessité d'apporter une solution proportionnée aux besoins à satisfaire, je décide que la ligne nouvelle sera mixte voyageurs et fret entre Montpellier et Béziers.

Les études montrent que le niveau des trafics ne justifie pas, par ailleurs, la réalisation d'une ligne mixte entre Béziers et la plaine du Roussillon alors que le surcoût d'une infrastructure mixte serait particulièrement important. Ainsi, conformément à l'approbation ministérielle du 14 novembre 2011, la zone de passage préférentielle retenue pour la recherche de tracés sur la section entre Salses-le-Château et Peyriac-de-Mer est la zone « médiane ».

S'agissant d'une section de mixité dans la plaine du Roussillon, entre l'extrémité de la section internationale à Perpignan et Rivesaltes, je décide que les études devront être approfondies en ce qui concerne la faisabilité technique, le coût, l'impact sur l'environnement et la pertinence de la mixité sur cette section, notamment pour la robustesse de l'exploitation. En particulier, la réalisation de cette section mixte pourrait rendre nécessaire, selon la montée en charge du trafic de trains de fret, en provenance et à destination de l'Espagne, et du trafic voyageurs en gare de Perpignan, la création d'un barreau de raccordement, au nord de Perpignan, vers la ligne classique ainsi que celle d'un faisceau fret en complément des installations terminales de Perpignan. Ce faisceau permettrait de stocker les trains de marchandises, pour faciliter notamment leur insertion entre les trains de voyageurs.

Dispositions générales

J'ai demandé au préfet coordonnateur de poursuivre avec les partenaires les échanges engagés à la suite de l'approbation ministérielle du 14 novembre 2011, pour conclure une convention de financement permettant de procéder aux acquisitions foncières situées dans le périmètre du projet et qui font l'objet d'une mise en demeure. Le portage des acquisitions foncières ne saurait être assuré par RFF et l'absence de convention d'acquisition foncière ne permet pas de disposer d'un outil indispensable à la mise en œuvre d'une stratégie pour maîtriser le foncier et préserver ainsi la réalisation du projet. En conséquence, un accord entre l'ensemble des co-financeurs sur une convention constitue un préalable à la poursuite des études.

Les études à conduire par RFF devront conclure à la proposition d'un tracé, d'un emplacement pour les gares nouvelles et des raccordements au réseau ferré national nécessaires.

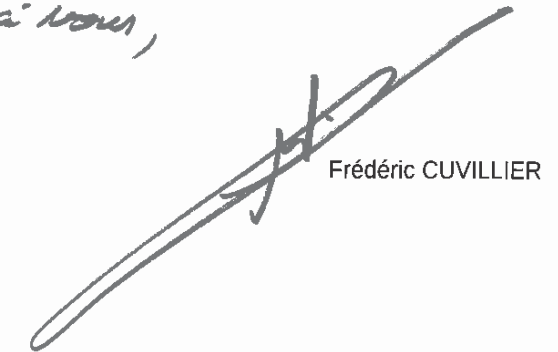
La Commission « Mobilité 21 » ayant proposé de réserver une enveloppe pour l'anticipation, avant 2030, d'éventuels premiers travaux de secondes priorités, parmi lesquels la LNMP, je demande à RFF d'étudier les possibilités d'un phasage fonctionnel de l'infrastructure, depuis Montpellier et dans la continuité du projet de contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier. Ces études devront présenter plusieurs scénarios de séquençage permettant d'apprécier l'efficacité de la desserte des territoires, les fonctionnalités des raccordements et les effets sur l'exploitation ferroviaire. La présentation des coûts globaux et détaillés devra permettre une comparaison entre chacun des scénarios. L'ensemble de ces scénarios devra prendre en compte l'aptitude de la ligne nouvelle à accueillir la grande vitesse ferroviaire sur l'ensemble de son linéaire. Enfin, ces études seront alimentées autant que de besoin par les travaux de l'observatoire de la saturation ferroviaire que je viens de mettre en place le 29 novembre dernier.

Je vous demande de veiller à présenter régulièrement l'avancement de ces études et à en partager les résultats avec les membres du comité de pilotage du projet, coprésidé par le préfet coordonnateur et le président de la Région Languedoc-Roussillon.

Les résultats de ces études feront l'objet d'une approbation ministérielle. Cette décision sera précédée d'une consultation formelle des élus, des acteurs socio-économiques et des associations représentatives d'intérêts concernés par le projet, conduite par le préfet coordonnateur, afin de recueillir préalablement leur avis.

Je vous prie de recevoir, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Bien à vous,



Frédéric CUVILLIER

1.3.DÉCISION MINISTÉRIELLE N° 3



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

Le secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer
et de la Pêche

Paris, le 29 JAN. 2016

Réf. : D15024831

Monsieur le Président,

Après la mise en service du contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier, prévue fin 2017, le projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan vise à assurer la continuité de la grande vitesse ferroviaire entre la France et l'Espagne sur la façade méditerranéenne en créant environ 150 km de ligne nouvelle apte à la grande vitesse ferroviaire et en capacité d'accueillir des circulations mixtes fret et voyageurs sur les sections où les besoins le justifient et les contraintes le permettent.

Par courrier du 4 novembre 2015, le préfet de région Languedoc-Roussillon, préfet de l'Hérault, m'a fait part des propositions de tracé et d'implantation des gares nouvelles des agglomérations de Béziers et de Narbonne issues du comité de pilotage du 23 juin 2015. Ces propositions, qui ont fait l'objet d'une consultation formelle auprès des acteurs du territoire du 15 juillet au 21 septembre 2015, sont issues des études et concertations complémentaires qui ont été menées par SNCF Réseau à la suite de la décision ministérielle du 15 décembre 2013 et qui ont porté sur le tracé, l'implantation des gares nouvelles à Béziers et à Narbonne, et les raccordements au réseau ferré national nécessaires.

Au regard de ces propositions et des conclusions de la consultation formelle dont j'ai été destinataire, ainsi que du dossier ministériel que vous m'avez transmis le 14 décembre 2015, je décide des orientations suivantes, complétant les points laissés en suspens par la décision ministérielle du 15 décembre 2013 et fixant le cadre pour la tenue de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique :

Monsieur Jacques RAPOPORT
Président de SNCF Réseau
92 avenue de France
75648 PARIS CEDEX 13

- j'approuve le tracé issu du comité de pilotage du 23 juin 2015, qui correspond au tracé préférentiel présenté dans le dossier ministériel du maître d'ouvrage et reprend à 70 % le tracé du projet d'intérêt général (PIG) adopté en 2000 dans l'Hérault et en 2001 dans l'Aude et les Pyrénées-Orientales. Ce tracé a été optimisé sur la base des analyses multicritères réalisées afin d'améliorer l'insertion du projet dans son environnement, et notamment dans les secteurs à enjeux les plus sensibles ;
- la ligne nouvelle sera apte à accueillir à la fois des circulations de voyageurs et des trains de marchandises, d'une part, entre Montpellier et Béziers, et, d'autre part, dans la plaine du Roussillon, afin de permettre le raccordement, à terme, de la ligne nouvelle à la section internationale.

Dans ces conditions, le tracé approuvé inclut, d'une part, le raccordement de Villeneuve-lès-Béziers à la ligne classique et, d'autre part, la réalisation du faisceau fret de Rivesaltes ainsi que celle d'un tronçon mixte entre la commune de Rivesaltes, située au nord-ouest de Perpignan, et la commune de Toulouges, située à l'extrémité de la section internationale Perpignan-Figueras ;

- je décide de retenir les sites « A 75 profil haut » et « Pont-des-Charrettes » pour la localisation, respectivement, des gares nouvelles des agglomérations de Béziers et de Narbonne ;
- j'arrête que la desserte de Perpignan se fera par sa gare centre et que, dans ces conditions, la ligne nouvelle se raccordera à la ligne classique dans le secteur de Rivesaltes.

Compte tenu de ces orientations, j'arrête le coût de l'opération à 5,520 milliards d'euros, aux conditions économiques de juillet 2014. Ce coût inclut la réalisation du projet selon le tracé approuvé, la réalisation des deux gares nouvelles des agglomérations de Béziers et Narbonne, la construction des raccordements de la ligne nouvelle à la ligne classique à Villeneuve-lès-Béziers et dans le secteur de Rivesaltes, ainsi que la réalisation du tronçon mixte entre Rivesaltes et Toulouges, dont l'horizon d'engagement pourra être utilement éclairé par les travaux de l'observatoire de la saturation ferroviaire entre Nîmes et Perpignan.

Pour la suite des études et procédures préalables à l'engagement des travaux, une attention particulière devra être portée :

- à l'insertion territoriale et environnementale du projet, notamment dans les secteurs de Villeneuve-lès-Béziers, au droit du raccordement de la ligne nouvelle avec la ligne classique, et au droit du tronçon mixte prévu à terme entre Rivesaltes et Toulouges. Je serai en effet particulièrement attentif à ce que le projet se poursuive dans des conditions permettant de minimiser l'impact sur le bâti, les riverains, les activités économiques et agricoles ;
- aux impacts sur les terres agricoles et viticoles, en veillant notamment à limiter autant que possible le morcellement des parcelles ;
- à la prise en compte des enjeux patrimoniaux que constituent les sites classés, notamment au traitement architectural réservé au franchissement du canal du Midi et du canal de la Robine (inscrits au Patrimoine mondial de l'UNESCO), ainsi qu'à l'intégration paysagère du projet lors de la traversée du massif de la Gardiole ;
- à la transparence hydraulique du projet, notamment dans les basses plaines de l'Aude, en cohérence avec les prescriptions du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) et du plan de prévention du risque d'inondation (PPRI) ;
- aux problématiques hydrauliques liées aux franchissements de nombreux cours d'eau par le projet ;

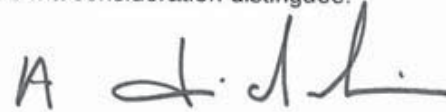
- à la sécurisation de l'alimentation en eau potable, notamment dans le secteur du Bassin de Thau ;
- à la sécurisation des conditions d'exploitation des tronçons mixtes, pour permettre la coexistence dans de bonnes conditions des circulations fret et voyageurs.

Sur ces bases, je vous demande de préparer le dossier support de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de l'ensemble du projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme et, à cette fin :

- de poursuivre, en lien avec la mission de coordination technique et financière du projet, les études et la concertation sur les scénarios de phasage du projet afin de préserver, dans le dossier d'enquête, la faisabilité des raccordements au réseau ferré national qui seraient rendus nécessaires par ces phasages ;
- de solliciter, dès que le projet de dossier sera stabilisé, l'avis de l'Autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae-CGEDD), ainsi que celui du commissariat général à l'investissement (CGI).

Je vous demande également d'initier, en lien les services de l'État concernés, l'ensemble des procédures préalables à la tenue d'une enquête publique sur l'ensemble du projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan à l'hiver 2016-2017.

Je vous prie de recevoir, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.



Alain VIDALIES

1.4.DÉCISION MINISTÉRIELLE N° 4

Le secrétaire d'Etat chargé des Transports,
de la Mer et de la Pêche

Paris, le - 1 FEV. 2017

Réf : D17001890

Monsieur le Président,

Le 29 janvier 2016, j'ai acté le tracé du projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan (LNMP) et les principes de raccordement et de desserte des territoires traversés. Je vous ai ainsi demandé d'initier, en lien avec les services de l'État concernés, l'ensemble des procédures préalables à la tenue d'une enquête publique sur l'ensemble du projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan.

Il est apparu nécessaire de conforter la sécurité juridique du dossier d'enquête publique au regard du changement de jurisprudence intervenu à la suite de la décision du Conseil d'Etat d'annuler, le 15 avril dernier, la déclaration d'utilité publique de la LGV Poitiers-Limoges. Cette évolution nécessite en effet, d'une part, de définir un phasage du projet cohérent avec les recommandations de la Commission « Mobilité 21 » et les perspectives de saturation de la ligne existante et, d'autre part, de conclure, préalablement à la mise à l'enquête publique de la première phase et suite aux avis de l'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae-CGEDD) et du Commissariat général à l'investissement (CGI), un protocole précisant les modalités de financement et la répartition envisagée entre les partenaires.

Le comité de pilotage qui s'est tenu le 26 octobre 2016 a permis de partager cette analyse avec les collectivités locales concernées. Par courrier du 27 octobre dernier, le préfet de la région Occitanie m'a indiqué que le principe d'une première phase entre Montpellier et Béziers avait été favorablement accueilli à une large majorité des participants. Celui-ci apparaît pleinement cohérent avec la possibilité ouverte par la Commission « Mobilité 21 » d'anticiper une première phase de réalisation, au regard des perspectives de saturation de la ligne existante mises en évidence par le rapport de l'observatoire de la saturation du CGEDD publié le 15 juin 2016. Le préfet de région m'a fait également part du souhait des partenaires de maintenir un engagement de réalisation complète, à terme, pour le projet LNMP.

Dans ces conditions, je décide d'acter le principe d'une réalisation phasée de la LNMP, en retenant comme première étape, compte tenu des recommandations de la Commission « Mobilité 21 » et des conclusions de l'observatoire de la saturation ferroviaire entre Nîmes et Perpignan, la liaison mixte fret et voyageurs entre Montpellier et Béziers, estimée à 1 855 M€ aux conditions économiques de juillet 2014.

Monsieur Patrick JEANTET
Président de SNCF Réseau
15/17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001
93418 LA PLAINE ST DENIS CEDEX

Par ailleurs, le Gouvernement a décidé de mettre en place une mission pilotée par un membre du CGEDD et un membre de l'inspection générale des finances (IGF), afin de conduire une démarche exploratoire sur le financement du projet. Dans ce cadre, il appartiendra à la mission de préciser, pour l'été 2017, les modalités de financement et la répartition envisagée entre les partenaires pour le financement de la première phase de la LNMP.

Je retiens comme objectif une présentation à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de cette première phase, qui a pour objectif d'apporter une solution concrète à la saturation de la ligne classique sur sa section la plus circulée, au premier semestre 2018. Cette première phase sera présentée comme s'inscrivant dans le cadre du projet global de la LNMP.


J'ai demandé par ailleurs au préfet de région Occitanie, en lien avec les préfets des départements de l'Hérault, de l'Aude et des Pyrénées-Orientales, d'engager les démarches permettant, dans ces différents départements, d'actualiser le projet d'intérêt général (PIG) sur l'intégralité de la ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan, sur la base du fuseau retenu dans ma décision du 29 janvier 2016, et selon les modalités prévues par les articles L. 102-1 et R. 102-1 du Code de l'urbanisme. Cette procédure permettra de préserver la réalisation future du projet sur le tronçon Béziers-Perpignan et de libérer les emplacements réservés inscrits dans les documents d'urbanisme des collectivités concernées lorsqu'il n'apparaît plus utile de les maintenir au regard des évolutions du projet.

En conséquence, je vous demande :

- d'une part, de reprendre les dossiers nécessaires au lancement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la première phase de la LNMP et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, avec un objectif de saisine de l'Ae-CGEDD et du CGI à la fin de l'été 2017 afin de respecter le calendrier présenté au comité de pilotage, reposant sur le lancement de l'enquête publique à la fin de l'hiver 2017-2018 ;
- d'autre part, de préparer le dossier de présentation qui devra être diffusé aux maires des communes concernées et aux établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) compétents en matière d'urbanisme pour mise à disposition du public, préalablement à la prise de l'arrêté inter-préfectoral qualifiant de « projet d'intérêt général » la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan dans sa traversée des départements de l'Hérault, de l'Aude et des Pyrénées-Orientales, sur la base du fuseau retenu dans la décision ministérielle du 29 janvier 2016.

Une fois rendus les avis de l'Ae-CGEDD et du CGI, j'approuverai le dossier support de l'enquête publique de la première phase correspondant à la liaison mixte fret et voyageurs entre Montpellier et Béziers et déciderai alors de son lancement. Cette décision nécessitera par ailleurs qu'un protocole de financement ait pu être conclu au préalable entre l'ensemble des partenaires du projet, suivant les conclusions de la mission exploratoire sur le financement.

Je vous prie de recevoir, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Bien sûr,


Alain VIDALIES

1.5.DÉCISION MINISTÉRIELLE N° 5

Le ministre délégué

Réf : 20018904

Paris, le - 4 JAN, 2021

Monsieur Luc LALLEMAND
Président de SNCF Réseau
15 /17 rue Jean-Philippe Rameau
CS 80001
93418LA PLAINE SAINT DENIS

OBJET : Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) – Décision ministérielle n°5

 Monsieur le Président,

Le projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan (LNMP) vise à assurer la continuité de la grande vitesse ferroviaire entre la France et l'Espagne sur la façade méditerranéenne, par la création d'environ 150 km d'une ligne nouvelle capable d'accueillir des trafics mixtes fret et voyageurs sur les sections où les besoins le justifient et les contraintes le permettent.

Les précédentes décisions ministérielles ont permis d'acter les choix retenus et de définir la consistance du projet. Ainsi, la décision ministérielle du 29 janvier 2016 a acté le tracé du projet et les principes de raccordement et de desserte des territoires traversés. La décision ministérielle du 1er février 2017 a acté le principe d'une réalisation phasée du projet, en retenant comme première étape la liaison mixte fret et voyageurs entre Montpellier et Béziers estimée à 1 855 M€ aux conditions économiques de juillet 2014.

En juillet 2017, le gouvernement a engagé une démarche pour construire une trajectoire pluriannuelle de financement des infrastructures de transport équilibrée entre recettes et dépenses, et mettre en œuvre la priorité donnée aux transports du quotidien. La loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 traduit ces orientations. Elle retient, dans son exposé des motifs, pour le projet LNMP un engagement des travaux de la section Montpellier Béziers à l'horizon de 10 ans et de la section Béziers Perpignan à l'horizon de 20 ans.

Fin 2019, j'ai souhaité relancer sur ces bases la dynamique partenariale du projet, notamment en vue du lancement au plus tôt de l'enquête publique de la première phase reliant Montpellier à Béziers. La réalisation de cette première phase permet notamment d'améliorer les conditions de circulation des trains du quotidien sur la ligne classique dans sa section la plus circulée ainsi que du fret, et d'apporter la grande vitesse entre Montpellier et Béziers. Elle permettra ainsi un nouveau saut de performance pour les voyageurs sur l'arc méditerranéen qui bénéficieront d'un gain de temps pouvant aller jusqu'à 18 minutes dans leurs relations avec la capitale et entre les deux métropoles régionales de Montpellier et de Toulouse.

.../...

Le comité de pilotage du 12 novembre 2020 a permis de présenter aux partenaires les études menées jusqu'alors, les grandes orientations du projet et les principales étapes jusqu'à l'enquête publique. Il a pris note du souhait du gouvernement d'accélérer la réalisation de ce projet et a pris acte de l'objectif de lancer l'enquête publique le plus tôt possible à l'automne 2021.

Au regard de ces objectifs et dans le but d'assurer la sécurité juridique du dossier et des procédures, je vous demande de préparer les dossiers supports de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme et, à cette fin, de solliciter début mai 2021, l'avis de l'Autorité environnementale (AE-CGEDD) et du Secrétariat général pour l'investissement (SGPI), conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement et au décret 2013-1211 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics. Sans attendre, il s'agit collectivement d'anticiper et d'initier la préparation et la tenue de l'enquête, en veillant particulièrement à l'articulation entre les différentes procédures, en lien entre les différents services de l'État concernés, notamment la préfecture de l'Hérault.

Au regard des jurisprudences du Conseil d'État, sur la LGV Poitiers-Limoges d'une part et les lignes nouvelles du GPSO d'autre part, le comité de pilotage a demandé l'engagement des négociations avec l'ensemble des partenaires sur le financement du projet afin d'aboutir à un projet de protocole d'intention de financement en avril 2021, avant la saisine de l'AE-CGEDD et du SGPI, et à une version signée par les partenaires avant le lancement de l'enquête d'utilité publique.

Dans cette perspective, j'ai demandé au préfet de la région Occitanie d'engager les discussions avec les partenaires cofinanceurs, pour établir ce protocole d'intention dans des délais compatibles avec le calendrier de la première phase du projet. Pour cela, le préfet pourra notamment compter sur l'appui de la présidente du comité technique, ainsi que sur celui des services de la DREAL et de la DGITM.

Il s'agira de définir les modalités et les clés de financement prévisionnelles des études et des travaux de la ligne Montpellier-Béziers, en explorant notamment deux pistes : une hypothèse de financement budgétaire et une hypothèse de financement par le biais d'une société de projet ou de financement. Cette deuxième option, ouverte par l'article 4 de la loi d'orientation des mobilités, pourra être éclairée par les démarches actuellement conduites dans le cadre du Grand Projet du Sud-Ouest (GPSO). En cas de besoin, le protocole pourra porter de manière complémentaire sur la deuxième phase du projet de LNMP.

En particulier pour cela, je souhaite que vous fournissiez, dans le cadre des études que vous menez, une estimation actuelle et détaillée des coûts du projet, mais également tous les éléments qui pourraient être utiles à l'étude des deux schémas de financement et à la négociation d'un protocole d'intention de financement. Ces éléments devront être suffisants pour aider à distinguer les cofinanceurs potentiels d'après les bénéfices apportés à chacun par l'infrastructure et ainsi constituer une base de discussion pour l'établissement du plan de financement.

Je souhaite que la procédure d'enquête publique, pilotée par les autorités compétentes chacune en ce qui la concerne, ainsi que les études opérationnelles fassent l'objet d'un suivi régulier dans le cadre des instances de gouvernance, comité de pilotage et comité technique, qui ont été mises en place. Une fois les avis de l'AE-CGEDD et du SGPI rendus et au regard de l'avancement de la concrétisation du protocole d'intention de financement des partenaires cofinanceurs, j'approuverai le dossier d'enquête publique et déciderai alors du lancement de l'enquête publique, qui devra s'ouvrir et se tenir conformément à l'article L.123-1 et suivants du code de l'environnement et L.110-1 et suivants du code de l'expropriation.

Les services de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer seront tenus régulièrement informés de votre avancement et vous apporteront toute l'assistance que vous jugerez nécessaire pour la mise en œuvre de ces orientations.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.


Jean-Baptiste DJEBBARI

1.6.DÉCISION MINISTÉRIELLE N° 6


**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Le ministre

Réf : MT/2021-11/43545

Objet : Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) –
Décision ministérielle n°6 relative au lancement de
l'enquête d'utilité publique sur la 1^{ère} phase

Paris, le **18 NOV. 2021**

Monsieur Luc LALLEMAND
Président-directeur général de
SNCF Réseau
15-17 rue Jean-Philippe Rameau
93418 LA PLAINE-SAINT-DENIS

Monsieur le Président-Directeur général,

Le projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan (LNMP) vise à assurer la continuité de la grande vitesse ferroviaire entre la France et l'Espagne sur la façade méditerranéenne, par la création d'environ 150 km d'une ligne nouvelle capable d'accueillir des trafics mixtes fret et voyageurs sur les sections où les besoins le justifient et les contraintes le permettent.

Fin 2019, j'ai souhaité le lancement au plus tôt de l'enquête d'utilité publique de la première phase reliant Montpellier à Béziers. La réalisation de cette première phase permet notamment d'améliorer les conditions de circulation des trains du quotidien sur la ligne classique dans sa section la plus circulée ainsi que du fret, et d'apporter la grande vitesse entre Montpellier et Béziers.

Par ma décision du 4 janvier 2021, j'ai fixé les conditions de lancement de l'enquête d'utilité publique de cette première phase et je vous ai demandé de préparer le dossier d'enquête et de finaliser les consultations réglementaires préalables menées par les autorités compétentes chacune en ce qui la concerne.

Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, l'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (AE-CGEDD) a été consultée sur la base du projet de dossier d'enquête publique le 5 juillet 2021 et a rendu son avis le 22 septembre 2021.

Le Secrétariat général pour l'Investissement (SGPI) a également été saisi le 08 juillet 2021 pour contre-expertise et avis sur le bilan socio-économique du projet, conformément au décret n°2013-1211 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics. Le SGPI a rendu un avis favorable le 14 octobre 2021.

Aux fins de l'enquête d'utilité publique, SNCF Réseau :

- prendra en considération les observations formulées par l'AE-CGEDD, en détaillant les modalités de leur prise en compte, avec des éléments adaptés au regard du stade d'avancement des études ;
- complétera l'évaluation socio-économique figurant au dossier d'enquête, en tenant compte des recommandations du SGPI ;
- tiendra compte des avis sollicités suite à une obligation réglementaire et les intégrera au dossier de manière à les porter à la connaissance du public dans le cadre de l'enquête.

Je constate également que les différents cofinanceurs, se montrant solidaires sur ce projet, ont acté lors du comité de pilotage du 2 septembre 2021 leur accord de principe sur la répartition des financements pour la réalisation de cette première phase (dont le coût est estimé à 2,04 Mds€₂₀₂₀), avec un concours financier de l'État à hauteur de 40%. À ce jour, une majorité d'entre eux ont soumis cet accord à leur assemblée dont les délibérations ont à chaque fois confirmé l'engagement. Une fois signé, le protocole d'intention de financement sera joint au dossier d'enquête.

Au bénéfice de ces orientations, je décide d'approuver le dossier support de l'enquête d'utilité publique de la première phase du projet LNMP reliant Montpellier à Béziers. SNCF Réseau procédera dans les meilleurs délais aux démarches officielles auprès des autorités concernées pour l'ouverture de cette enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, afin que celle-ci soit lancée en décembre 2021.

Plus largement, le dossier d'enquête publique donne une appréciation des effets et des mesures de la seconde phase. Or, certaines parties prenantes ont exprimé des observations sur cette seconde phase et des attentes quant à son accélération, dont je vous confirme avoir bien pris note, pour envisager une réalisation du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan dans un objectif de continuité entre les différentes phases et pour autoriser à ce titre la mise à jour des études nécessaires à la préparation de l'enquête publique de la seconde phase après la fin de l'enquête publique de la première phase.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président-Directeur général, l'expression de ma considération distinguée.


Jean-Baptiste DJEBBARI

2. DÉBAT PUBLIC DE 2009

2.1. BILAN DU DÉBAT PUBLIC

Bilan du débat public Ligne nouvelle Montpellier- Perpignan

3 mars 2009 - 3 juillet 2009

établi par le Président
de la Commission nationale
du débat public

25 août 2009

Sur saisine du Président de Réseau Ferré de France (RFF), en date du 4 Août 2008, la Commission nationale du débat public a décidé le 3 septembre 2008 d'organiser elle-même un débat public sur le projet ferroviaire de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.

Sur la base du dossier de saisine, elle a en effet jugé que ce projet permettrait d'achever la grande liaison entre la péninsule ibérique (côté méditerranéen), la France et le nord de l'Europe et qu'il présente ainsi non seulement un intérêt national mais aussi européen reconnu par son inscription au Réseau Trans-Européen de Transport.

Elle a également considéré l'importance des enjeux d'un tel projet en termes socio-économiques et d'aménagement du territoire.

Elle a enfin retenu l'étendue de la zone d'étude et la diversité des impacts possibles des scénarios envisagés sur l'environnement.

Afin de préparer et d'animer le débat, elle a confié le même jour à Monsieur Claude Bernet la présidence de la commission particulière du débat public (CPDP), puis nommé, le 1er octobre 2008 sur sa proposition, les membres de la CPDP : Mesdames Chantal Sayaret et Cécile Valverde ainsi que Messieurs Didier Corot, Claude-Sylvain Lopez et Jean-Pierre Richer.

Le 4 février 2009, elle a considéré le dossier du maître d'ouvrage comme suffisamment complet pour être soumis au débat public dont elle a fixé les dates : du 3 mars au 3 juillet 2009. Elle en a parallèlement approuvé les modalités d'organisation proposées par la CPDP.

Un projet déjà ancien

La réalisation d'une nouvelle ligne exclusivement à grande vitesse entre Montpellier et la frontière espagnole a fait l'objet d'études au début des années 90. L'avant-projet sommaire de la LGV Languedoc-Roussillon a été approuvé le 9 mai 1995, et le projet qualifié de Projet d'Intérêt Général en 2000. Mais cette liaison, conçue avec la seule vocation d'assurer les déplacements longue distance des voyageurs à une période où les échanges avec la péninsule ibérique étaient encore limités, n'a toutefois pas reçu de traduction concrète du fait de sa faible rentabilité.

Actuellement, au Sud, la section espagnole entre Barcelone et Figueras est en cours de travaux, de même que la section internationale entre Figueras et Perpignan, pour une mise en service prévue en 2014. Au Nord, RFF met en œuvre le projet de contournement de Nîmes et Montpellier, une ligne mixte (grande vitesse et fret) réalisée à l'horizon 2012/2013. La ligne Montpellier-Perpignan apparaît dès lors comme le chaînon manquant. D'autre part, l'actuel tronçon Montpellier-Perpignan devrait arriver à saturation à l'horizon 2020 selon les prévisions de trafic établies par RFF à l'occasion du projet de contournement de Nîmes et Montpellier.

Cette situation, comme l'ancienneté du projet, expliquent le souhait exprimé par de nombreux participants de le voir rapidement mis en œuvre.

Quatre scénarios envisagés

Le projet présenté n'est pas le fruit du seul travail de Réseau Ferré de France. Il a bénéficié de la participation de l'ensemble des partenaires aux études préalables : l'Etat, le Conseil régional, les Conseils généraux et les communautés d'agglomération concernés. On ne peut que se féliciter des efforts déployés en commun autour d'une liaison dont le débat a amplement révélé qu'elle est vivement souhaitée par de nombreux acteurs.

Pour RFF, c'est le premier débat public post Grenelle de l'environnement, sur un projet majeur qui

participe pour nombre d'intervenants à la lutte contre le réchauffement climatique et à une nouvelle, et attendue, répartition entre modes de transports. Dix mille camions franchissant journalièrement la frontière franco-espagnole, c'est objectivement une situation qui ne peut perdurer.

Pour le maître d'ouvrage, le projet s'inscrit dans l'objectif consistant à doubler le réseau à grande vitesse français à l'horizon 2020. D'une longueur d'environ 150 à 160 km, il vise selon RFF à accélérer le report modal, du fait d'une amélioration de la fiabilité, de la régularité et de la qualité de service du transport de marchandises. A l'horizon de réalisation du projet ceci se traduirait par une augmentation de 2 à 4 millions de voyageurs dans les trains à grande vitesse et de 2,2 à 2,7 millions de voyageurs dans les TER. Pour sa part, le transport de marchandises croîtrait de 3 millions de tonnes.

Le premier scénario est entièrement dédié, *via* une ligne nouvelle pour les trains à grande vitesse, au transport de voyageurs, c'est-à-dire à des trains pouvant circuler à 320 km/h. Ce scénario exclut de cette ligne les trains de fret qui ne peuvent y circuler et donc continueraient d'emprunter, comme à l'heure actuelle, la ligne classique et de traverser les villes.

Le deuxième scénario consiste à faire cohabiter sur la même ligne trains de voyageurs et trains de marchandises, permettant ainsi d'assurer la mixité de ces deux types de transport. Dans ce cas, le choix consisterait à ne pas faire rouler les TVG à pleine vitesse, mais à limiter cette dernière à 220 km/h - contre 160 aujourd'hui - afin de mettre plus de trains de fret pouvant rouler quant à eux à 120 km/h. Ceci signifie que le trajet Montpellier-Perpignan s'effectuerait en moins d'une heure.

Le troisième scénario combine sur une voie nouvelle voyageurs et fret mais prévoit de conserver la très grande vitesse ferroviaire. Dans ce cas, cette ligne impliquerait les mêmes contraintes que dans le scénario précédent mais imposerait des travaux supplémentaires, notamment des voies d'évitement ou des voies de doublement sur une bonne partie du parcours. Le trajet direct entre Montpellier et Perpignan serait porté à 45 minutes, divisant ainsi de moitié le temps de parcours actuel.

Enfin, *le dernier scénario* est celui de l'aménagement entre Montpellier et Narbonne de la ligne existante ; ceci se traduirait par un doublement partiel de la voie, en ajoutant une ou deux voies à sa droite ou à sa gauche. Ce quatrième scénario ne permettrait aucun gain de temps de parcours entre Montpellier et Perpignan. Il n'a d'ailleurs que rarement été évoqué au cours du débat.

D'une manière générale, selon RFF, tous les scénarios de ligne nouvelle contribueraient positivement à la réduction des gaz effet de serre, le troisième scénario étant en la matière le plus performant.

Le coût prévisionnel d'une ligne nouvelle s'établit entre 4 et 6 milliards d'euros selon les scénarios et les services plus ou moins nombreux que l'on en attend. Un aménagement de la ligne existante coûterait nettement moins cher, soit environ 2,5 milliards d'euros.

Le diagnostic environnemental réalisé en amont par RFF a abouti à ce que deux « couloirs de passage » soient envisagés entre Montpellier et Narbonne et un seul entre Narbonne et Perpignan.

Dans l'hypothèse d'une poursuite du projet, les études préalables à la déclaration d'utilité publique permettront de passer du fuseau actuellement d'une largeur de 5 kilomètres à un fuseau de 1 kilomètre, puis de 500 mètres.

Un débat sérieusement préparé

Dès sa nomination, la commission particulière a pris de nombreux contacts avec les organismes et personnes concernés par ce projet. Ceci lui a permis de cerner les thématiques à aborder lors du débat, de repérer les lieux de réunion où, de préférence, proposer ces sujets à la discussion, permettant progressivement d'élaborer le calendrier de déroulement des échanges.

La richesse des documents mis en ligne sur le site Internet du débat met en lumière l'important travail de préparation du projet auquel s'est livré RFF. Par exemple, si la question de la protection de l'environnement n'a pas donné lieu à de vives empoignades, ceci s'explique notamment par le fait que ces travaux préparatoires ont abouti à ce que le projet évite au maximum de franchir les Corbières, ce qui dans le cas contraire aurait sans doute suscité de nombreuses réactions négatives. La commission a par ailleurs utilement contribué à la qualité du dossier soumis à débat, permettant, par ses conseils, de le rendre plus accessible à tout un chacun.

Pour préparer l'examen du dossier par la CNDP, la commission particulière s'est réunie à sept reprises avec l'équipe projet de RFF et a procédé à une visite de terrain de deux jours. Elle a demandé au maître d'ouvrage de compléter son dossier initial sur de nombreux points afin que le public puisse disposer de l'ensemble des informations indispensables à une parfaite connaissance du projet et de ses effets éventuels.

Un million de dossiers a été déposé dans les boîtes à lettres dès l'ouverture du débat, début mars. Même si cet effort a conduit quelques rares personnes à s'interroger sur son coût, force est de constater qu'il a répondu aux attentes, souvent impatientes, de la population et de ses représentants.

L'intensité de l'information initiale diffusée au public se vérifie par le nombre de questions posées dès les dix premiers jours du débat : plus de 600 questions ont en effet été enregistrées sur cette courte période.

Douze réunions publiques ont été tenues, dans les huit principales villes de la région, qui sont également les villes contributrices aux études préalables, donc aux dépenses du débat, et dans trois villes situées hors de la bande littorale - Pézenas, Clermont-l'Hérault et Alès. Le choix de ces lieux n'a pas suscité de critiques durant le débat. L'accent a été mis sur les problématiques propres à certains sites (le bruit à Narbonne et Perpignan, les liens avec le sud-ouest à Narbonne, une gare nouvelle à Nîmes, la viticulture à Pézenas, ...). A ces occasions, la CPDP a sollicité les interventions de divers experts.

Un projet suscitant un intérêt manifeste et un accueil globalement favorable

Rares ont été jusqu'à présent les débats publics à avoir fait émerger un avis favorable aussi marqué et aussi partagé par les divers acteurs qui se sont exprimés. Les quatre vingt trois « cahiers d'acteurs » édités à cette occasion en constituent une illustration manifeste : tous ou presque se félicitent que ce projet puisse voir le jour.

Qu'il s'agisse, par exemple, de l'association Béziers Environnement ou des Verts de Catalogne Nord, des chambres de commerce et d'industrie, de la communauté d'agglomération Béziers Méditerranée ou du Conseil général de l'Aude, en passant par le parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée ou encore le syndicat mixte du bassin de Thau, tous présentent ce projet comme un enjeu primordial pour l'avenir du Languedoc-Roussillon. Cela n'implique pas qu'ils se prononcent à l'unanimité en faveur du même scénario, mais témoigne de l'attente, que certains ont d'ailleurs trouvée trop longue, pour un projet qui s'inscrit dans les objectifs fixés par le Grenelle de l'environnement et répond au souhait de lutter contre la crise économique actuelle.

Nos compatriotes ne sont pas les seuls à avoir manifesté ce fort intérêt : aux yeux des représentants du ministère de l'aménagement, des transports et des travaux publics espagnol, cette nouvelle ligne permettra de connecter le réseau de l'AVE - le train à grande vitesse espagnol - avec le train à grande vitesse français et donc avec le reste de l'Europe. Par ailleurs, le souci d'un développement marqué du port de Barcelone et de son hinterland rencontre celui d'une desserte améliorée, s'inscrivant dans l'objectif plus large du projet ARCOMED visant à promouvoir la structuration de l'Arc méditerranéen Barcelone - Gênes.

Cet intérêt trouve sa traduction dans la relativement forte assistance aux réunions publiques (si certaines ont réuni environ une centaine de personnes, nombre d'entre elles ont attiré nettement plus de 400 participants). Ces réunions, auxquelles ont assisté au total 3 500 personnes, n'ont connu aucun

incident. Une bonne écoute mutuelle a prévalu, même lorsque des questions à forte coloration politique ont été abordées, comme lorsqu'il s'est agi de discuter du choix entre gare centrale et gare nouvelle dans certaines villes.

Le nombre d'avis et de contributions adressés à la commission particulière comme celui des articles de presse consacrés au débat traduisent également l'intérêt ressenti au sein de la région.

Des échanges ayant attiré un public souvent très éclairé

Nombre d'interventions ont témoigné de la part de leurs auteurs d'une profonde connaissance des caractéristiques des liaisons ferroviaires - courbures, pentes des voies, ... -, des impératifs ou incertitudes liés tant aux techniques qu'aux modalités de réalisation et d'exploitation ferroviaires, des conditions de viabilité technique et économique, des hypothèses de ferroutage. Les débats concernant des projets d'infrastructures ferroviaires en effet attirent, bien plus que les débats publics portant sur d'autres sujets, des personnes - en activité ou en retraite - et des organisations syndicales issues du milieu professionnel.

Les caractéristiques, forces, faiblesses et attentes du territoire sont tout autant appréhendées et exposées avec précision afin d'être portées au crédit, ou au débit, de tel ou tel scénario. Si dans l'ensemble il est dit que ce territoire a besoin de cette liaison, une solution peut aux yeux de certains s'avérer plus profitable qu'une autre à son développement. Par exemple, l'adoption de tel ou tel scénario et le choix de tel ou tel site d'implantation d'une éventuelle gare nouvelle n'auraient pas les mêmes conséquences pour la ville d'Agde et les stations balnéaires environnantes pour lesquelles les activités touristiques sont essentielles.

L'opportunité du projet, en l'occurrence la réalisation d'une seconde ligne, a été reconnue à la quasi unanimité des intervenants

Cette quasi unanimité s'explique principalement par le souhait de poursuivre deux objectifs - le développement économique et le report modal - et repose sur un constat, celui de la saturation des axes de transport de la région.

Plusieurs manifestations d'unanimité ont marqué le débat : l'adoption à l'unanimité du cahier d'acteurs du Conseil régional ; la réalisation d'un cahier d'acteurs unique de l'ensemble des collectivités territoriales participant au financement des études préalables ; la déclaration du sommet des villes pour la grande vitesse, signée par Barcelone, Béziers, Figueras, Gérone, Montpellier, Narbonne, Perpignan et Toulouse ; sans oublier la déclaration commune des organisations syndicales catalanes et françaises concernées.

Si la plupart des avis favorables au principe de la ligne nouvelle sont liés pour les élus et les représentants des milieux professionnels avant tout au souhait de promouvoir l'emploi dans une région qui connaît un taux de chômage élevé et gagne chaque année environ 30 000 habitants, l'acceptation des milieux écologistes est quant à elle beaucoup plus liée à l'espoir du report modal, du fret comme des voyageurs.

On peut donc dire que l'opportunité du projet a été largement évoquée lors du débat et qu'elle est reconnue, à l'exception de quelques personnes regrettant à la fois le coût du projet jugé disproportionné par rapport aux avantages qu'il susciterait et les atteintes qu'il infligerait à l'environnement.

Un projet favorable au développement et au désenclavement des territoires

Les intervenants sont nombreux à inscrire le projet dans la liste des facteurs favorables au développement et à l'occasion au désenclavement territorial. A Nîmes, par exemple, le vice-président du Conseil régional, un représentant du syndicat CGT des cheminots de Nîmes, le président d'une association internationale des professionnels du bâtiment ou encore un représentant de la municipalité de Redessan soulignent en

ce sens l'importance de cette liaison.

Autre exemple parmi d'autres, témoignant de l'importance reconnue à ce projet pour l'avenir d'un territoire : le SCOT élaboré par les 40 communes de la Narbonnaise a pris en compte dès 2006 le projet de la ligne nouvelle et affirmé la volonté d'accueillir une gare nouvelle.

Prévue ici ou ailleurs, la construction d'une gare nouvelle influe différemment sur l'avenir de l'urbanisation. Passant par ici ou par là, une voie ferroviaire aurait de fortes ou de faibles conséquences sur le foncier, denrée se faisant de plus en plus rare, sur le rythme et le type de développement du tourisme, puisque l'on estime que chaque année le Languedoc-Roussillon accueille 12 millions de touristes français et 6 millions d'étrangers, sans parler des personnes qui s'arrêtent ou viennent dans la région pour moins de 24 heures (les « excursionnistes » comme on les qualifie).

Si le projet est jugé opportun, les préférences divergent

Le scénario spécialisant la ligne nouvelle sur les voyageurs recueille divers suffrages

Quelles en sont les principales raisons ? Avant tout, un coût bien moindre que celui jugé trop élevé (5,9 milliards €) d'une nouvelle ligne permettant la cohabitation des trains de fret avec les trains de voyageurs roulant à plus de 300 km/h¹, option qui suscite des doutes quant à sa viabilité technique et économique - l'Allemagne, seul pays à l'avoir un temps mise en œuvre, est revenue en arrière. Choisir un scénario « spécialisé » permettrait en outre d'utiliser le tracé de 1995, entièrement traduit dans les documents d'urbanisme des communes, et donc d'en faciliter une réalisation rapide. Enfin, subsiste un certain scepticisme sur le report modal, qui ne s'opérerait pas aussi aisément que souhaité compte tenu des avantages de compétitivité du transport routier.

Sans doute retrouve-t-on ici le souhait de certains de nos concitoyens que l'on ne s'engage pas autant qu'avant dans des opérations onéreuses à une époque où la crise économique creuse les déficits et que l'on promeuve une répartition différente des efforts financiers en vue de ne pas hypothéquer l'avenir.

Les scénarios mixtes ont davantage convaincu

Une majorité des élus et des responsables socioprofessionnels ainsi que les représentants des différentes sensibilités écologistes se prononcent en faveur de la mixité : pour eux, elle est la plus favorable au report modal, objectif commun à toutes ces composantes de l'opinion, et permet la plus grande souplesse des trafics concernés (voyageurs, fret et trains régionaux). Ils partagent largement le constat de RFF d'après lequel le caractère unique de la ligne existante est une des principales causes de l'irrégularité des trains en Languedoc-Roussillon. De même, la mixité assurée par les tronçons entourant le projet (futur contournement Nîmes-Montpellier, ligne Barcelone-Figueras-Perpignan) impose logiquement pour certains que l'itinéraire Montpellier-Perpignan présente cette même caractéristique.

Mais quel scénario mixte ?

Pour les uns, comme pour le représentant du Mouvement écologiste CAP 21, c'est le scénario d'une ligne nouvelle à 220 km/h pour les voyageurs et 120 pour le fret parce que ce scénario offre la plus grande possibilité de développement du transport de marchandises, même si certains reprochent au maître d'ouvrage un certain manque d'ambition dans le domaine du report modal. Le Comité économique et social de l'Aude estime aussi que cette option 220/120 est à privilégier « car perdre un peu de vitesse pour mieux préserver les paysages et les espaces naturels et favoriser le développement des zones traversées paraît acceptable ».

Mais malgré un coût prévisionnel plus élevé, le scénario alliant grande vitesse et mixité réunit majoritairement élus et responsables professionnels. Cette position s'explique par le souhait de mieux préparer l'avenir (« on travaille pour des centaines d'années » a-t-il été souligné). Par ailleurs, la grande vitesse améliore la compétitivité du transport ferroviaire face au transport aérien. En outre, ce scénario est nettement plus favorable au développement durable par le biais d'une circulation du fret plus aisée.

¹ Sans compter les dépenses d'entretien qu'il pourrait entraîner (usure des voies par le fret).

Enfin, il recueille la préférence de la Généralité de Catalogne.

On retrouve dans les arguments en faveur de la mixité les sensibilités qui s'expriment actuellement dans notre société. La relance de ce projet, même si ce scénario « mixte » s'avère onéreux, s'inscrit dans la suite des décisions prises à l'issue du Grenelle de l'environnement et le débat dans un contexte de crise économique. Il n'est donc pas étonnant que de nombreuses interventions aient souligné d'une part les effets de cette liaison en termes de développement durable (et l'on mentionne alors l'opportunité de faciliter le feroutage, la réduction attendue de la circulation des poids lourds entre la France et l'Espagne et celle concomitante des émissions des gaz à effet de serre) et de l'autre la nécessité de s'engager sans tarder dans la voie d'un soutien accru au développement économique des territoires concernés.

On met ici le doigt sur deux conceptions de sortie de crise : pour les uns, se déclarant en faveur du scénario « spécialisé » évoqué plus haut, la solution doit plutôt être recherchée dans une réduction du coût du projet ; pour les autres, favorables au projet « mixte », cet effort participe à la nécessaire relance à court terme du développement économique.

L'apparition de scénarios alternatifs et de préoccupations complémentaires en cours de débat

Si certains, comme les associations ECCLA et Le Frêne ont des positions tranchées (si la ligne ne permet pas la mixité, elle est refusée purement et simplement), d'autres, comme l'association Béziers Environnement, ont proposé en cours de débat une solution évolutive, modulée dans le temps. Dans son cahier d'acteurs, la municipalité de Barcelone n'exclut pas non plus une solution en deux temps : un scénario de mixité (voyageurs et fret) en une première étape, suivi ultérieurement d'un doublement total de la ligne. D'autres, en réunions ou sur Internet, présentent aussi d'autres combinaisons, modulées dans le temps ou dans l'espace. Le maître d'ouvrage n'a nullement repoussé l'idée que la solution pourrait être en effet différente selon les segments du parcours.

Par ailleurs, les participants ne se sont pas contentés des scénarios présentés mais ont parfois demandé que le maître d'ouvrage complète son effort par d'autres liaisons, notamment l'interconnexion avec le TGV Sud-Ouest. L'annonce par RFF d'un calendrier d'études préalables sur le projet de liaison Toulouse-Narbonne, souhaité par l'ensemble des élus et des responsables audois, les conseils régionaux du Languedoc-Roussillon et de Midi-Pyrénées et la ville de Toulouse, a été perçue comme un premier pas important dans cette direction.

Comment améliorer le pré et post-acheminement TER des trafics TGV s'est-on aussi demandé. Comment éventuellement ne pas perdre en se rendant à la gare ou en revenant le temps gagné grâce à la grande vitesse ?

A Nîmes, autre exemple, on a évoqué et à l'occasion remis en cause le projet Courbessac. Cet investissement, porté et financé à hauteur de plus de 50 % par Réseau Ferré de France et pour le reste par l'Etat, le Conseil régional, le Conseil général du Gard et l'agglomération de Nîmes, consiste en particulier en la construction d'un viaduc destiné à réduire le temps de transport entre Alès et Nîmes.

Diverses interventions ont aussi rappelé la situation d'autres lignes au maître d'ouvrage et à la SNCF. Qu'il s'agisse de la situation de la ligne actuelle et du besoin d'entretien qu'elle génère, du maintien, de l'entretien et du développement du réseau local ou encore du rétablissement de lignes secondaires supprimées antérieurement, on voit bien que les besoins et inquiétudes sont divers et que la « grande vitesse » ne répond pas à elle seule aux préoccupations de tous. C'est la richesse du débat public que d'offrir à tous la possibilité de s'exprimer non seulement sur le projet présenté à la discussion, mais aussi de le resituer à l'occasion dans un contexte élargi en fonction des préoccupations inspirées par la vie quotidienne des intervenants. C'est bien ce que l'on entend par exemple à Alès où l'on souhaite, comme le dit le vice-président de Nîmes Métropole, que la ligne nouvelle ne représente pas seulement une infrastructure à grande vitesse traversant le territoire mais permette la mise en place d'un véritable système ferroviaire global et cohérent, combinant réseau à grande vitesse, réseau TER inter-cité et fret. Enfin et de manière quelque peu inattendue la SNCF, pour laquelle l'introduction de la mixité sur

la ligne à grande vitesse présenterait de nombreuses incertitudes, a proposé un parti d'aménagement différent de ceux de RFF reposant à terme sur trois lignes : une ligne vouée au transport de fret, une ligne dédiée au transport de voyageurs à grande vitesse et la ligne actuelle sur laquelle circuleraient les TER, les TGV et les ICGV (Intercités Grande Vitesse) desservant les gares centres, ainsi qu'un nombre limité de trains de fret. Les lignes dédiées fret et TGV seraient réalisées sur une plate-forme commune conçue avec des déclivités adaptées au transport de marchandises (12,5 %). Ainsi, chaque type de train bénéficierait selon elle des meilleures conditions d'acheminement et de desserte. Le coût prévisionnel de ce scénario s'établit à 4,9 milliards d'euros, passant à 6,8 milliards dans l'hypothèse d'une réalisation de contournements fret. A Alès, le président de TGV Développement défend une proposition du même ordre lorsqu'il demande que l'on se réserve la possibilité de réaliser à long terme une troisième ligne entièrement dédiée au fret.

Environnement : paysages, inondations, viticulture, nuisances sonores

La question du développement durable a été sous-jacente tout au long du débat. On ne peut réduire cette question à la simple protection de l'environnement ; ceci nécessite que l'on articule entre elles des préoccupations d'environnement, d'économie, de techniques et de société. Un projet de cette nature s'y prête bien et les échanges autour des quatre thèmes qui ont été principalement abordés l'illustrent parfaitement.

La protection des paysages : la crainte que l'on « éventre » les Corbières est très présente. Le maître d'ouvrage, semble-t-il, est conscient de la forte sensibilité des habitants à ce sujet. Le couloir de passage proposé résulte d'ailleurs d'une approche partagée entre RFF et un certain nombre d'associations, notamment le Parc régional de la Narbonnaise, le Conservatoire des espaces naturels ainsi qu'une quinzaine d'autres partenaires. Se pose également la question de voir cette région, située entre mer et montagne et traversée par de nombreuses voies de circulation, confrontée à une pression importante sur le foncier, contrariant directement la qualité de vie quotidienne. De même, la question des zones humides, en particulier, et de leur protection a été fortement soulignée.

Les risques d'inondation : ils sont ici évidents et font malheureusement fréquemment la une de la presse locale comme nationale. Le président de l'association de surveillance des inondations et sauvegarde des territoires a fort opportunément rappelé les inondations ayant frappé en 1988 et 2002 de nombreuses communes de l'agglomération nîmoise. Personne n'a non plus oublié les sévères inondations de novembre 1999 dans l'Aude et les Pyrénées-Orientales ou celles de septembre 2002 dans le Gard. Il a été demandé à RFF de faire en sorte que les ouvrages envisagés n'aggravent pas la situation des zones inondables. Le projet de ligne traverse en effet des plaines exposées aux crues de l'Hérault, de l'Orb, de l'Aude, de l'Agly et de la Têt. Ce thème a été soulevé dans plusieurs réunions, témoignant d'une préoccupation largement partagée. Le risque de submersion de la ligne existante dans ses parties situées dans le cordon littoral a également été souligné : les travaux présentés par un expert sollicité par RFF ont fait apparaître que le niveau moyen général de la Méditerranée pourrait s'élever de 1 mètre, avec un effet de « sur-cote » temporaire variant de 1,50 mètre à 2 mètres (niveau de la mer lors des tempêtes de forte intensité).

Par ailleurs, le risque d'inondation s'est accru du fait d'une vulnérabilité plus grande des infrastructures. En effet, l'urbanisation qui s'est fortement développée dans cette région conduit, en général, à une aggravation des dégâts.

Une viticulture fragile : cette question a donné lieu à de nombreux échanges, en particulier à Clermont-l'Hérault. Les vigneronnes ont ces dernières années développé des efforts considérables : plantation de cépages adaptés, respect de normes de production contraignantes. Les agriculteurs demandent aussi que l'information des propriétaires et des exploitants soit conduite le plus vite possible car certaines situations d'attente qui se prolongent depuis les années 90, autour du Projet d'Intérêt Général, sont stérilisantes pour les initiatives.

Les nuisances sonores. Le bruit a été sans doute le sujet qui a soulevé le plus d'inquiétudes : il a suscité de nombreuses questions, ce qui a conduit la commission à solliciter deux experts, qui se sont exprimés à Perpignan, Narbonne et Pézenas. A été rappelée entre autres la sensibilité en ce domaine de la région de Fabrègues, Gigean et Poussan, au pied du massif de la Gardiole.

Tous ces thèmes sont d'ailleurs abordés dans le dossier soumis à débat, RFF y soulignant que le Languedoc-Roussillon recèle « des ressources environnementales exceptionnelles et riches qui demeurent fragiles et menacées ». S'il décide de donner suite à son projet, et quel que soit le scénario retenu *in fine*, il devra être particulièrement attentif, lors de sa phase de réalisation, aux mesures propres à répondre à ces attentes. Les études complémentaires et les études d'avant-projet sommaire qui restent à réaliser en vue du dossier d'enquête publique devront s'attacher à déterminer le tracé le plus respectueux de l'environnement naturel et des conditions de vie quotidienne de la population avoisinante. Elles devront également ne pas oublier les avis émis lors du débat sur le couloir de passage retenu, le couloir sud emportant plus de suffrages que le couloir nord.

Se contenter des gares existantes ou prévoir de nouvelles gares excentrées ?

Des positions très tranchées avaient été prises avant le débat, souvent depuis longtemps, sur l'opportunité et les sites des gares nouvelles. Elles ont été défendues avec détermination par leurs partisans. Les élus se sont attachés à démontrer la cohérence des choix qu'ils proposent avec la planification urbaine de leurs agglomérations.

Le projet intègre diverses hypothèses d'implantation de gares nouvelles, à Montpellier, Béziers, Narbonne et Perpignan ainsi qu'à Nîmes (sur la commune de Manduel, située à l'interconnexion entre le futur contournement de Nîmes-Montpellier et la ligne Nîmes-Tarascon). Mais, et c'est ce qui a pu parfois gêner l'assistance et être à l'origine de certaines incompréhensions, aucun lien obligatoire n'existe entre scénarios et gares nouvelles, contrairement à ce qui semble s'être répandu avant le débat. RFF l'a bien souligné en cours de débat : « le principe de faire des gares nouvelles n'est pas acquis ».

Montpellier est le seul site où s'imposerait la construction d'une gare nouvelle parce que les voies aboutissant à la gare centrale de Saint-Roch seront saturées à échéance du projet. A l'inverse, rares sont ceux qui militent pour une gare nouvelle à Perpignan. En effet, les investissements en cours de réalisation autour de la gare centre rendent peu probable la création d'une autre gare, même si certains participants ont souhaité que l'on réfléchisse aux réserves foncières nécessaires pour d'éventuels développements après 2020.

Les choses semblent plus débattues pour Béziers, Narbonne et Nîmes. Ici, on doute parfois que les exploitants des trains acceptent de perdre jusqu'à 20 minutes par arrêt pour aller en gare de centre ville contre 7 minutes environ si la gare est en pleine voie. Ceci incite les responsables économiques et le public à dire haut et fort qu'ils ne se contenteront pas « de voir passer les trains » et en conséquence à soutenir plutôt le scénario d'une ligne nouvelle voyageurs à 220 km/h et fret à 120 km/h. Les élus qui partagent ce sentiment en tirent plutôt la conséquence qu'il serait préférable de faire des gares nouvelles compatibles avec le 300 à l'heure (troisième scénario).

Comme le souligne la CPDP dans son compte rendu, on constate que les plus fermes soutiens du scénario ligne nouvelle 220/120 sont aussi ceux des gares centre (syndicats, milieux écologistes, défenseurs de l'économie de territoire et des transports en commun), tandis que les soutiens des deux scénarios à grande vitesse (élus, acteurs économiques, partisans d'un projet d'aménagement et de développement) sont aussi ceux des gares nouvelles. L'une des questions ayant fortement émergé est la liaison entre le tissu urbain et les éventuelles gares excentrées. Nombreux sont les intervenants à avoir insisté sur le problème de l'accessibilité, abordant ainsi les sujets de l'interconnexion avec les réseaux existants, des transports en commun urbains et péri-urbains, de l'usage de la voiture, ce qui suppose parkings suffisants et voirie d'accès, enfin de la création des réserves foncières nécessaires.

Là aussi convient-il de retenir, comme pour le choix du type de ligne, une hypothèse en deux temps (les actuelles gares centrales pour 2020, sans se fermer la possibilité de gares nouvelles dans le futur) comme le proposent certains ?

La question primordiale du financement

Le public pose à juste titre de nombreuses questions sur le financement. Il s'inquiète de la dérive éventuelle des coûts et pointe la difficulté de financement d'un tel projet, dont le coût prévisionnel se situe à un niveau respectable, de près de 4 à environ 6 milliards d'euros selon les scénarios. Qui doit payer, et comment ? Rappelant qu'un projet de cette nature a deux sources de financement (l'usager, *via* les opérateurs et RFF, et le contribuable, *via* l'Etat et les collectivités locales), un expert sollicité par la commission particulière a fourni un éclairage des modalités de financement à partir de l'exemple du TGV Est européen. Un représentant de l'Union européenne a précisé que le projet est éligible au financement complémentaire européen, tout en ne prenant aucun engagement à ce stade. Ces présentations n'ont pas suscité de réactions notables et ont eu le rôle pédagogique habituel d'expliquer qu'il est trop tôt au stade du débat public pour pouvoir présenter un plan de financement bouclé pour un projet de cette nature.

Tous les partenaires potentiels devront se prononcer sur leurs contributions, sachant que le maître d'ouvrage doit également décider du mode de réalisation : maîtrise d'ouvrage directe de RFF ou partenariat public privé, choix non négligeable car impliquant des coûts financiers fort différents.

Quel bilan tirer de ce débat ?

Ce débat s'est déroulé dans d'excellentes conditions ; les échanges ont été approfondis, l'assistance satisfaisante, l'ambiance jamais tendue. Les cahiers d'acteurs, questions, avis et contributions sont arrivés en nombre et toutes les catégories d'acteurs - élus, socioprofessionnels, associations - ont très activement participé aux discussions.

Les thèmes abordés ont été variés, qu'ils aient été proposés par la CPDP ou qu'ils aient spontanément émergé en cours de débat. Le maître d'ouvrage, qui a proposé non pas une seule hypothèse mais des scénarios très diversifiés, permettant ainsi un débat très ouvert, s'est efforcé d'apporter des réponses claires et argumentées à toutes les questions. La commission particulière a préparé, structuré et animé le débat de manière professionnelle et objective.

Ainsi peut-on affirmer qu'ont été respectés les trois principes auxquels doit s'attacher tout débat public : la transparence, l'argumentation et la neutralité.

Douze 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 ; ces chiffres prouvent que le public et ses représentants ont été informés et ont pu s'exprimer largement, et ce pour un coût de 1,22 million d'euros, somme bien inférieure à celle qui avait initialement été envisagée. On ne peut qu'en féliciter le président et les membres de la commission particulière.

A de très rares exceptions, le débat a mis en lumière l'opportunité du projet ; sa réalisation est vivement souhaitée et attendue car il contribuerait à la poursuite d'objectifs largement partagés : développement et désenclavement de divers territoires, lutte contre les émissions de CO₂, amélioration du transfert modal, contribution à la relance économique, meilleure continuité ferroviaire entre l'Espagne et le reste du continent européen.

Mais si la grande majorité des intervenants s'est prononcée en faveur de son principe, les modalités de sa réalisation restent largement ouvertes. Les attentes divergent en fonction des besoins exprimés et des objectifs poursuivis par les collectivités territoriales concernées, les associations, les usagers et l'un des principaux partenaires de RFF, à savoir la SNCF.

Si, au vu des enseignements tirés du débat, la décision est prise de donner suite au projet, le maître d'ouvrage se trouvera, en relation avec ces interlocuteurs, devant des choix multiples, comme entre autres :

- Choisir la seule grande vitesse ou opter pour un scénario mixte ?
- En cas de scénario mixte, faire circuler les voyageurs à 300 ou à 220 km/h ?
- Selon le scénario retenu, recourir aux gares existantes ou prévoir de nouvelles gares ?
- Et dans le dernier cas, où les implanter ? (sachant qu'en toute hypothèse une gare nouvelle paraît s'imposer à Montpellier)
- Retenir ou non l'idée d'une réalisation du projet modulée dans le temps ?
- Comment assurer la faisabilité économique du projet et en renforcer la dimension écologique ?
- Quelle modalité retenir pour sa réalisation ? Maîtrise d'ouvrage directe ou partenariat public-privé ?
- Comment contribuer au mieux aux nécessaires complémentarités avec les autres modes de déplacement, en particulier les transports en commun ?
- Comment concilier le scénario retenu *in fine* avec les attentes de la SNCF ?

Des réponses peuvent être apportées sans doute rapidement à certaines de ces questions. La richesse des enseignements que l'on peut tirer de ce débat public ne peut qu'y aider. Mais leur diversité prouve qu'il reste néanmoins beaucoup à faire. Gageons que les réflexions se dérouleront dans une ambiance d'écoute mutuelle aussi marquée que celle qui a caractérisé les échanges lors du débat. Il serait à ce sujet sans doute apprécié par tous les partenaires que soient précisées les modalités envisagées pour permettre, dans la période à venir, leur information et leur expression.

Les responsables et en particulier les élus disposeront, une fois ce projet décidé - en fonction du scénario retenu et du choix de création et d'implantation d'éventuelles nouvelles gares - d'éléments primordiaux pour la définition de leurs projets de développement territorial et d'urbanisation. C'est en cela que l'on peut rejoindre l'avis exprimé par un élu de la ville de Nîmes selon lequel ce projet constitue un outil au service d'une réflexion en amont sur un véritable projet de territoire, un véritable projet de développement économique.

Le débat reste donc ouvert entre les défenseurs de telle ou telle vision de l'avenir. Chacun devra, au regard des responsabilités qui sont les siennes et de sa vision de ce que doit être l'avenir de la région, défendre ses propositions ; les occasions ne manquent pas, et ce à un terme proche. Mais il serait regrettable pour autant que seuls soient avancés des arguments inspirés de la défense exclusive d'intérêts régionaux, oubliant de ce fait les aspects nationaux et internationaux de ce projet. Là réside souvent un écart que la décision ultime se doit de ne pas occulter. Là réside aussi toute la difficulté, l'art pourrait-on dire, de concilier intérêt général régional et intérêt général national, voire européen (on a à ce sujet entendu nos amis espagnols). Nombreux ont été les projets soumis à débat public ayant fait apparaître ce double volet. Nous en avons là un exemple parfait.

Ce bilan sera rendu public avant la fin du délai de deux mois suivant la clôture du débat public. Le maître d'ouvrage disposera alors de trois mois pour arrêter, expliciter et rendre publique sa décision quant au principe et aux conditions de la poursuite du projet.



Philippe DESLANDES

cndp
Commission particulière
du débat public

Commission nationale du débat public
6, rue du Général Camou - 75007 Paris
Tél. : 01 42 19 20 26 • Fax : 01 42 19 17 90
Email : contact@debatpublic.fr
Site : www.debatpublic.fr

2.2.DÉCISION DU MAÎTRE D'OUVRAGE DU 26 NOVEMBRE 2009

ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

La décision du maître d'ouvrage à la suite du débat public - 26 novembre 2009



OUVERTURE—INNOVATION—INTERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RESEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORM



OUI À LA GRANDE VITESSE POUR LES VOYAGEURS ET À LA GRANDE CAPACITÉ POUR LES MARCHANDISES



LA LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN, EN PLUS DE LA LIGNE EXISTANTE, PERMETTRA DE :

- Donner aux habitants de toute la région l'accès à la grande vitesse sur le réseau ferroviaire européen
- Renforcer la fiabilité et la qualité du service ferroviaire entre Montpellier et Perpignan en décongestionnant la ligne existante
- Réduire le temps des trajets entre les villes de la région et améliorer la fréquence des trains
- Inciter à prendre le train plutôt que la voiture
- Favoriser le transport de marchandises sur le rail plutôt que sur la route
- Mettre en relation directe les agglomérations du Languedoc-Roussillon
- Accompagner le dynamisme de l'économie régionale

UN SUCCÈS DE PARTICIPATION AU DÉBAT PUBLIC

Le débat public sur la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, qui s'est déroulé en Languedoc-Roussillon du 3 mars au 3 juillet 2009, est le premier débat public faisant suite au Grenelle de l'Environnement. Ponctué par 12 réunions publiques et 11 réunions d'acteurs, il a offert la possibilité aux citoyens, élus, collectivités, acteurs économiques, institutions et associations, de s'informer, s'exprimer et dialoguer.

La Commission Nationale du Débat Public 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. Avec 3.500 participants, 18.000 connexions au site Internet du débat, plus de 2.000 questions posées, 669 avis et contributions diverses, 83 cahiers d'acteurs et 600 articles ou sujets parus dans la presse, rares sont les débats publics à avoir suscité un tel engouement.



DATES CLÉS

- 2007-2008 : Études préalables au débat public qui ont permis de présenter trois scénarios bien différenciés de ligne nouvelle, un scénario de doublement partiel de la ligne existante, deux couloirs de passage et différentes implantations possibles de gares nouvelles.
- 4 août 2008 : Réseau ferré de France saisit la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).
- 3 septembre 2008 : La CNDP décide de la tenue du débat public.
- 3 mars au 3 juillet 2009 : Débat public sur la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan.
- 25 août 2009 : Mise en ligne par la CNDP du compte rendu et du bilan du débat public.
- 26 novembre 2009 : Décision du conseil d'administration de Réseau ferré de France de poursuivre les études afin de :
 - préciser le tracé dans le couloir de passage retenu,
 - évaluer les contraintes techniques liées à la grande vitesse et à la mixité, les sensibilités environnementales et les conditions de financement de la ligne nouvelle,
 - préparer l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

EXCELLENCE ENVIRONNEMENTALE ET CONCERTATION APPROFONDIE

au territoire tout en limitant aux mieux les contraintes sur l'environnement, tel est l'enjeu du programme d'études préalables à l'enquête d'utilité publique que Réseau ferré de France va conduire durant les 4 années à venir. Pour aboutir à un projet à la fois partagé et financable, Réseau ferré de France entend renforcer la démarche d'écoute et de dialogue engagée avant le débat public. Une charte de la concertation territoriale précisera les modalités de gouvernance, de concertation et d'information.

- La gouvernance du projet associe l'État, les collectivités partenaires et Réseau ferré de France**
 - comité de pilotage pour valider les grands choix stratégiques,
 - comité technique pour analyser les résultats des études et préparer les travaux du comité de pilotage,
 - rencontres bilatérales avec l'État et les collectivités pour un dialogue permanent au service du projet.
- La concertation territoriale associe l'ensemble des acteurs à l'élaboration du projet**
 - ateliers de travail pour approfondir avec les acteurs certains sujets essentiels,
 - commissions consultatives pour recueillir les avis des élus locaux,
 - comité partenarial d'information pour élargir le dialogue à l'ensemble des acteurs de la région dans le respect du Grenelle Environnement.
- L'information et l'expression continues du public**
 - site Internet sur le projet,
 - documents d'information journal, hebdomadaire ou lettre d'information périodique,
 - expositions,
 - réunions publiques...

LES GRANDES ÉTAPES



UN DÉBAT PUBLIC RICHE D'ENSEIGNEMENTS

Le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan est considéré comme opportuniste et urgent.

- Pour la grande majorité des acteurs, la ligne nouvelle est perçue comme :
 - un moyen d'un report modal efficace des voyageurs et des marchandises de la route vers le rail, dans un contexte de congestion routière croissante,
 - la condition du développement de tout type de train et en particulier de l'amélioration de la desserte TER, au moyen d'un « doublet » de lignes,
 - un outil de développement économique et social des agglomérations caractérisées par de fortes croissances démographiques.

La mixité du projet a convaincu le plus grand nombre.

Tous les acteurs s'accordent sur la nécessité d'un important report modal à l'avenir, tant pour les voyageurs que pour les marchandises. La ligne nouvelle devrait accueillir à la fois des trains de voyageurs à grande vitesse et des trains de marchandises.

Le couloir Sud est préféré au couloir Nord.

- L'attention du maître d'ouvrage est attirée sur :
 - Les espaces naturels, le patrimoine et la biodiversité,
 - Le bruit,
 - Les inondations,
 - La viticulture de qualité.

Les gares, actuelles ou nouvelles, doivent être facilement accessibles et bien intégrées dans les projets urbains.

- À Montpellier, une gare nouvelle est demandée,
- À Nîmes, les acteurs se sont positionnés sur la gare actuelle ou une gare nouvelle à Manduel,
- À Perpignan, dans un premier temps, priorité est donnée à la gare actuelle,
- À Béziers et Narbonne, des positions contrastées sont exprimées quant à l'intérêt de créer des gares nouvelles et sur leurs secteurs d'implantation éventuelle.

Le projet entre Montpellier et Perpignan doit s'inscrire dans un réseau ferroviaire régional performant.

- Le contournement de Nîmes et de Montpellier,
- L'axe Toulouse - Narbonne,
- Le réseau TER.

De nombreux participants soulignent l'importance d'élaborer un projet financable.

LA DÉCISION DE RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE : UN PROJET ÉVOLUTIF CONÇU POUR LES 100 ANS À VENIR

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION DE RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE DU 26 NOVEMBRE 2009 DÉCIDE :

- 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, selon les modalités qu'il aura définies ;
- d'inscrire ce projet dans une vision évolutive du réseau qui permette, via un doublet de ligne, le développement de la grande vitesse, du transport régional de voyageurs et du fret ;
- de poursuivre les études sur la base d'un projet de ligne nouvelle de Montpellier à Perpignan :
 - qui s'inscrit dans le couloir de passage dit « plaine littorale » entre Montpellier et Narbonne, et dans le couloir « Corbières littorales » proposé entre Narbonne et Perpignan,
 - apte à la grande vitesse ferroviaire sur l'intégralité de son linéaire,
 - en capacité d'accueillir des circulations mixtes de Montpellier à Perpignan sur les sections les plus circulées, en tenant compte des enjeux d'insertion environnementale et d'économie globale du projet,
 - exemplaire en matière d'insertion paysagère, de respect de la biodiversité et de maîtrise des risques environnementaux ;
- de conduire ce projet en cohérence avec la réalisation du Contournement de Nîmes et de Montpellier et l'avancée des études sur l'axe Toulouse - Narbonne ;
- de 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, complémentairement aux aménagements en gares existantes,
 - en privilégiant la desserte de Perpignan par la gare actuelle.
- de lancer les études préalables à la déclaration d'utilité publique, en déployant parallèlement un dispositif d'information et de dialogue sur l'avancement du projet adapté aux attentes des différents interlocuteurs de RFF, qu'il s'agisse des partenaires co-financiers du projet, des services de l'État, des collectivités territoriales, des organisations socioprofessionnelles, des associations représentatives et du public concerné. RFF demandera à la CNDP de veiller au respect de la participation des acteurs à ce processus.

3. DÉCISION DE LA CNDP DU 7 OCTOBRE 2015

SEANCE DU 7 OCTOBRE 2015

DÉCISION N° 2015 / 43 / LNMP / 7

PROJET DE LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en son article L.121-13-1,
- vu la lettre en date du 15 février 2010 du Président de RFF sollicitant la désignation d'un tiers garant de la bonne mise en œuvre d'une démarche de concertation des acteurs et d'information du public, postérieure au débat public, dans le cadre d'une charte de concertation territoriale,
- vu la décision n° 2010/18/LNMP/5 du 3 mars 2010 désignant M. Jean-Pierre RICHER comme personnalité indépendante garante de la bonne mise en œuvre de la démarche de concertation postérieure au débat public,
- vu la décision n° 2013/51/LNMP/6 du 2 octobre 2013 donnant acte au garant et au maître d'ouvrage de leurs rapports et comptes rendus relatifs aux phases 1 et 2 de la concertation post-débat public,
- vu la décision ministérielle du 15 décembre 2013 enjoignant le maître d'ouvrage d'engager les études préalables à l'enquête publique,
- vu le bilan de la concertation dressé par le maître d'ouvrage sur la période novembre 2012-juin 2015,
- vu le rapport du garant relatif à troisième phase de concertation adressé à la CNDP le 23 juin 2015,

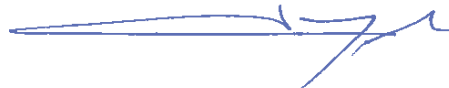
après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article unique :

Il est donné acte du bilan du maître d'ouvrage et du rapport du garant concernant la concertation post-débat public relative au projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan. Ces documents seront joints au dossier d'enquête publique.

Le Président



Christian LEYRIT

SEANCE DU 7 OCTOBRE 2015

DÉCISION N° 2015 / 44 / LNMP / 8

PROJET DE LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

La Commission nationale du débat public,

- vu l'article L121-12 du Code de l'Environnement,
- vu le bilan publié par le Président de la Commission nationale du débat public le 25 août 2009 et le compte-rendu publié par le Président de la Commission particulière du débat public le 25 août 2009 sur le débat public concernant le projet ferroviaire de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan,
- vu la décision du Conseil d'administration de RFF du 26 novembre 2009 consécutive au débat public susvisé,
- vu la lettre en date du 15 février 2010 du Président de RFF sollicitant la désignation d'un tiers garant,
- vu la décision n° 2010/18/LNMP/5 du 3 mars 2010 désignant M. Jean-Pierre RICHER comme personnalité indépendante garante de la bonne mise en œuvre de la démarche de concertation postérieure au débat public,
- vu la décision n° 2013/51/LNMP/6 du 2 octobre 2013 donnant acte au garant et au maître d'ouvrage de leurs rapports et comptes rendus relatifs aux phases 1 et 2 de la concertation post-débat public,
- vu la décision ministérielle du 15 décembre 2013 enjoignant le maître d'ouvrage d'engager les études préalables à l'enquête publique,

Considérant que :

- le débat relatif à l'opportunité a été tranché par la décision ministérielle du 15 décembre 2013,
- que les circonstances de fait ou de droit justifiant le projet n'ont pas subi de modifications substantielles,
- le projet présenté tient compte des avis exprimés au cours du débat public et des différentes phases de concertation, poursuivie de manière continue sous l'égide d'un garant, Monsieur Jean-Pierre RICHER,

après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

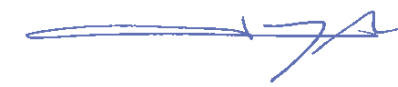
Article 1 :

Il n'y a pas lieu d'organiser un nouveau débat public, au sens de l'article R-121-7 du Code de l'Environnement, sur le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.

Article 2 :

Il est recommandé au maître d'ouvrage de poursuivre jusqu'au lancement de l'enquête publique, le processus de concertation mis en place sous l'égide du garant, Monsieur Jean-Pierre RICHER.

Le Président



Christian LEYRIT

4. DÉCISION DE LA CNDP DU 3 JUIN 2020

SEANCE DU 3 JUIN 2020

DÉCISION N° 2020 / 64 / LNMP / 8

PROJET DE LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en son article L.121-12,
- vu la lettre en date du 15 février 2010 du Président de RFF sollicitant la désignation d'un tiers garant de la bonne mise en œuvre d'une démarche de concertation des acteurs et d'information du public, postérieure au débat public, dans le cadre d'une charte de concertation territoriale,
- vu la décision n° 2010/18/LNMP/5 du 3 mars 2010 désignant M. Jean-Pierre RICHER comme personnalité indépendante garante de la bonne mise en œuvre de la démarche de concertation postérieure au débat public,
- vu la décision n° 2013/51/LNMP/6 du 2 octobre 2013 donnant acte au garant et au maître d'ouvrage de leurs rapports et comptes rendus relatifs aux phases 1 et 2 de la concertation post-débat public,
- vu la décision ministérielle du 15 décembre 2013 enjoignant le maître d'ouvrage d'engager les études préalables à l'enquête publique,
- vu le bilan de la concertation dressé par le maître d'ouvrage sur la période novembre 2012-juin 2015,
- vu le rapport du garant relatif à troisième phase de concertation adressé à la CNDP le 23 juin 2015,
- vu la décision n° 2015/43/LNPM/7 du 7 octobre 2015 donnant acte du bilan du maître d'ouvrage et du rapport du garant concernant la concertation postérieure au débat public sur le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan ,
- vu la lettre en date du 25 mai 2020 du Président directeur général de SNCF Réseau et le document annexé, sollicitant la CNDP sur l'opportunité de relancer une nouvelle phase de concertation sur la première phase du projet sur le tronçon entre Montpellier et Béziers, qui est la seule du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan à faire actuellement l'objet d'un projet d'enquête publique,
- vu le document de positionnement de la CNDP du 4 mai 2020 sur les principes, formes et modalités du débat public pendant l'épidémie Covid-19,

Considérant que :

- le délai maximum de cinq ans imparti pour ouvrir l'enquête publique, à compter de la date de clôture du débat public, est dépassé,
- une enquête publique pour la déclaration d'utilité publique du projet entre Montpellier et Béziers est prévue,
- les circonstances de fait et de droit justifiant la partie du projet soumise à la prochaine enquête publique n'ont pas subi des modifications substantielles depuis la clôture du débat public,
- les objectifs poursuivis par la partie du projet soumise à la prochaine enquête publique n'ont pas changé depuis la fin du débat public,
- la participation du public a été poursuivie après la fin du débat public,
- le maître d'ouvrage a pris l'engagement de tenir une participation du public prévue à ce stade en novembre et décembre 2020, avant l'ouverture de cette enquête publique,

après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article 1 :

Il y a lieu de poursuivre la concertation assurant la bonne information et la participation du public jusqu'à l'enquête publique sur la partie du projet soumise à la prochaine enquête publique.

Article 2 :

Cette décision ne s'applique pas pour les autres parties du projet de ligne nouvelle Montpellier - Perpignan, qui devront faire l'objet d'une nouvelle saisine préalablement aux futures enquêtes publiques.

Article 3 :

Madame Sofia ALIAMEY et Monsieur Pierre-Yves GUIHENEUF sont désignés garants chargés de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique sur la partie du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan soumise à la prochaine enquête publique.

Article 3 :

Les garants établiront un rapport annuel à la date anniversaire de leur désignation, qui sera joint au dossier d'enquête publique.

Article 4 :

La présente décision sera publiée au Journal Officiel de la République française.

La Présidente



Chantal JOUANNO

5. DÉCLARATION D'INTENTION DU 12 FÉVRIER 2021

Déclaration d'intention

au titre de l'article L 121-18 du Code de l'Environnement

Projet de Ligne nouvelle Montpellier Perpignan

PHASE 1 : SECTION MONTPELLIER-BEZIERS

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

SNCF Réseau, gestionnaire du réseau ferré national, et le Ministère en charge de l'Environnement autorité compétente pour mener la procédure d'enquête publique ou l'autorité à qui il délègue la compétence (préfecture), publie la déclaration d'intention relative au projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan concernant la **mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) à venir dans le cadre de la procédure d'enquête publique préalable à la DUP, en application des articles L.121-18 et R121-25 du Code de l'environnement.**

Elle est consultable à partir du 15 février 2021 jusqu'au 17 avril 2021:

- Sur le site internet de SNCF Réseau aux adresses suivantes sncf-reseau.com/ligne-nouvelle-montpellier-perpignan/declaration-intention-mecdu et <https://www.ligne-montpellier-perpignan.com/>
- Sur le site internet de préfecture de l'Hérault à l'adresse suivante : <http://www.herault.gouv.fr/Publications/Consultation-du-public/Declaration-d-intention-de-projet-au-titre-de-l-article-L121-18-du-code-de-l-environnement>

Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan a déjà fait l'objet de nombreuses démarches de participation du public, et a été soumis, en 2009, à débat public. La déclaration d'intention prévue par l'article L. 121-18 du code de l'environnement s'applique à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme liée à la déclaration d'utilité publique à venir du projet. En ce sens, **la déclaration d'intention porte uniquement sur la phase 1 du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, sur la section Montpellier – Béziers.**

Les multiples étapes de débat public et concertations réalisées sur l'ensemble de la conception du projet (y compris sur la mise en compatibilité) sont rappelées au paragraphe 5 « Modalités de concertation déjà mises en œuvre sur le projet LNMP (y compris phase 1), et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme » en page 23.

L'article L. 121-18 du code de l'environnement prévoit que la déclaration de projet mentionne :

« 1° Les motivations et raisons d'être du projet ;	§ 1
2° Le cas échéant, le plan ou le programme dont il découle ;	Sans objet
3° La liste des communes correspondant au territoire susceptible d'être affecté par le projet ;	§ 2
4° Un aperçu des incidences potentielles sur l'environnement ;	§ 3
5° Une mention, le cas échéant, des solutions alternatives envisagées ;	§ 4
6° Les modalités déjà envisagées, s'il y a lieu, de concertation préalable du public. »	§ 5

La présente déclaration d'intention reprend les points 1, 3, 4, 5 et 6 dans les § suivants, le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ne découlant d'aucun plan ou programme, au sens de l'article L. 121-18 de ce code.

1. MOTIVATIONS ET RAISONS D'ETRE DU PROJET LNMP, PHASAGE ET NECESSITE DE LA MISE EN COMPATIBILITE DE CERTAINS DOCUMENTS D'URBANISME

1.1. Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan

Dernier maillon restant à construire pour assurer la continuité de la grande vitesse entre la France et l'Espagne, la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) est stratégique à plusieurs échelles (européenne, nationale et régionale), et, pour cette raison, est inscrite parmi les priorités retenues par l'État dans la Loi d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019.

Les objectifs du projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Face aux besoins de déplacement à différentes échelles, locale, régionale, nationale et même internationale, le projet répond à la demande croissante de mobilité et aux problèmes de congestion actuels sur l'axe ferroviaire littoral de l'Occitanie entre Montpellier et Perpignan. Il crée les conditions d'un report modal des flux internationaux et d'une croissance de l'offre régionale. La LNMP offre un service à haute fréquence le long de l'axe littoral et assure la continuité de la grande vitesse ferroviaire entre la France et l'Espagne.

Les caractéristiques techniques du projet

Le projet consiste en :

- la réalisation d'une ligne nouvelle sur 150 km entre Montpellier (Hérault) et Toulouges (Pyrénées-Orientales), reliant le Contournement de Nîmes Montpellier (CNM) au Nord et la section internationale France Espagne au Sud (Línea Figueras Perpignan) ;
- des raccordements (30 km) au réseau existant ;
- la création de 2 gares nouvelles pour desservir l'Ouest héraultais (à Béziers) et l'Est audois (à Narbonne). Les gares existantes de Sète, Agde, Béziers, Narbonne et Perpignan continueront d'être desservies grâce à des raccordements entre la ligne nouvelle et la ligne existante ou en correspondance avec des services régionaux.

Les fonctionnalités du projet : une ligne mixte : voyageurs + fret

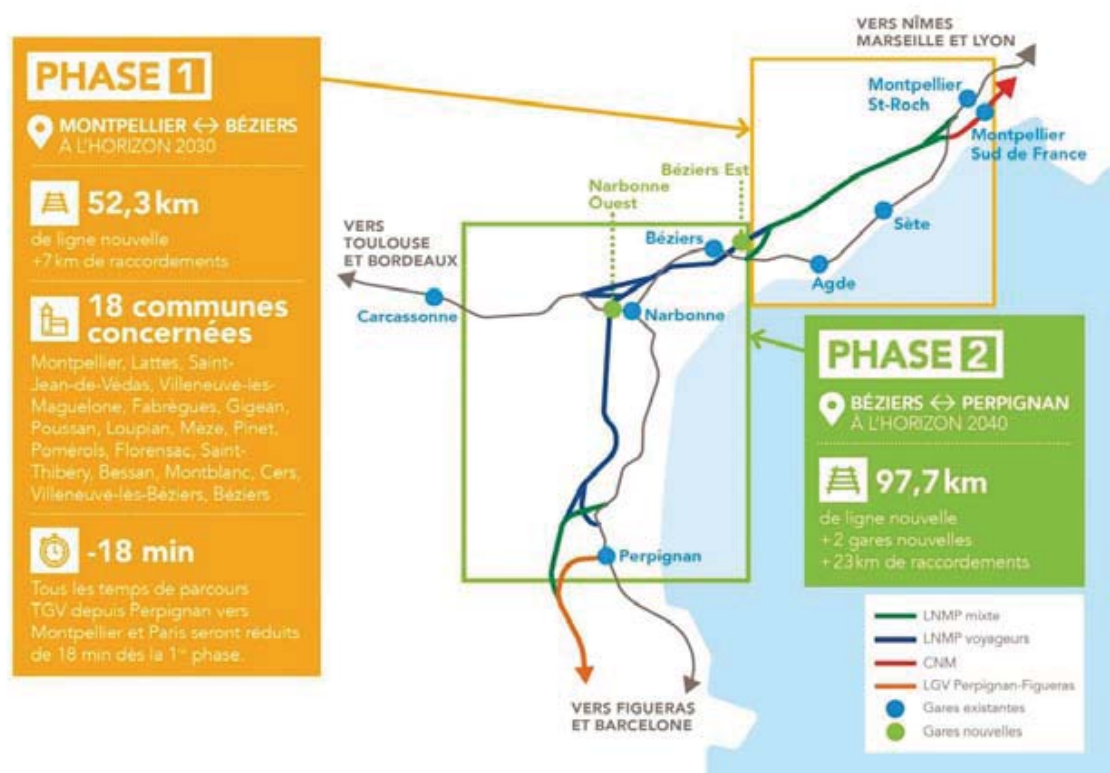
La LNMP aura la capacité d'accueillir des trains de marchandises en plus des trains voyageurs (ligne mixte) entre Montpellier et Béziers ainsi qu'au droit de la plaine du Roussillon (Rivesaltes-Toulouges).

Les performances des circulations de voyageurs seront améliorées, sur les liaisons nationales radiales vers Paris ou inter-secteurs entre les façades atlantique et méditerranéenne, vers l'international que ce soit sur des longs parcours ou en transfrontalier, ainsi que sur des liaisons régionales. De nouvelles capacités pour le transport de marchandises seront créées dans la continuité de la section internationale France Espagne.

Les sections à grande vitesse sont prévues pour une exploitation commerciale à 320 km/h à compter de la mise en service, vitesse correspondant aux dernières lignes à grande vitesse mises en service. Afin d'anticiper les évolutions futures, le tracé est conçu pour une vitesse de circulation jusqu'à 350 km/h.

Phasage et coût du projet

Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan a été phasé en deux sections, Montpellier Béziers (phase 1) et Béziers Perpignan (phase 2), par décision ministérielle n°4 du 1er février 2017 et repris comme tel dans la Loi d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019. Le coût de la première phase est de 1,855 milliards € pour un coût global du projet de 5,520 milliards € (hors taxes, conditions économiques de juillet 2014).



1.2. La mise en compatibilité des documents d'urbanisme liée à la réalisation de la phase 1 du projet LNMP

Afin de pouvoir engager les aménagements nécessaires à la création de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, il est nécessaire de procéder à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (au titre des articles L.153-54 à L.153-59 et R.153-14 du Code de l'urbanisme) des **18 communes concernées** (le détail des communes concernées est précisé en § 2.2 suivant) par la réalisation de la phase 1 du projet (section Montpellier-Béziers), dont l'enquête publique préalable à la DUP est programmée dans le courant de l'année 2021.

En effet, lorsqu'un projet n'est pas compatible avec les dispositions d'un document d'urbanisme, l'enquête publique préalable à la DUP doit porter à la fois :

- Sur l'utilité publique du projet
- Sur la mise en compatibilité du document d'urbanisme (MECDU)

Pour le projet de ligne nouvelle Montpellier-perpignan, 18 communes sont donc traversées par le tracé et concernées par une procédure de mise en compatibilité de leurs plans locaux d'urbanisme.

Le dossier de mise en compatibilité (y compris son évaluation environnementale) est :

- réalisé par le MOA et soumis à l'avis du Préfet et à instruction de l'autorité environnementale compétente, en même temps que l'étude d'impact du projet, soit par le biais d'une procédure commune ;
- débattu en réunion d'examen conjoint après remise de l'avis de l'Ae, réunion qui donne lieu à un procès-verbal joint au dossier d'enquête publique.
- Soumis à enquête publique unique.

La déclaration d'utilité publique emporte mise en compatibilité des PLU, éventuellement modifiés, afin de tenir compte des avis qui ont été joints et du résultat de l'enquête publique.

2. LA LISTE DES COMMUNES CORRESPONDANT AU TERRITOIRE SUSCEPTIBLE D'ÊTRE AFFECTÉ PAR LE PROJET (PHASE 1) ET LA MECDU

2.1. Périmètre d'étude du projet global de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan

La zone d'étude des incidences du tracé de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan s'étend sur 54 communes, dont 23 communes pour la seule phase 1 de Montpellier à Béziers (dont l'enquête publique est prévue courant 2021) :

Hérault (34) (phase 1)	Béziers, Villeneuve-lès-Béziers, Cers, Montblanc, Bessan, Saint-Thibéry, Florensac, Pomérols, Castelnaud-de-Guers, Pinet, Montagnac, Villeveyrac, Mèze, Loupian, Poussan, Bouzigues, Balaruc-le-Vieux, Gigean, Fabrègues, Villeneuve-lès-Maguelone, Saint-Jean-de-Védas, Lattes, Montpellier
Hérault (34) (Phase 2)	Nissan-lez-Enserune, Lespignan, Vendres, Sauvian
Aude (11) (Phase 2)	Fitou, Treilles, Caves, La Palme, Roquefort-des-Corbières, Sigean, Portel-des-Corbières, Peyriac-de-Mer, Bages, Narbonne, Montredon-des-Corbières, Névian, Marcorignan, Moussan, Cuxac d'Aude, Coursan
Pyrénées orientales (66) (Phase 2)	Toulouges, Le Soler, Villeneuve-la-Rivière, Baho, Saint-Estève, Baixas, Peyrestortes, Espira de l'Agly, Rivesaltes, Salses le Château, Opoul-Périllos

2.2. Périmètre de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) concernés par la phase 1 du projet LNMP

Parmi les 23 communes sur lesquelles portent les études d'incidences de la phase 1 entre Montpellier et Béziers, objet de la future enquête publique, 18 communes sont directement concernées par le tracé et/ou des aménagements connexes, et nécessitent la mise en compatibilité de leurs plans locaux d'urbanisme. Ces communes sont identifiées dans la liste suivante.

Hérault (34) (phase 1)	Béziers, Villeneuve-lès-Béziers, Cers, Montblanc, Bessan, Saint-Thibéry, Florensac, Pomérols, Pinet, Mèze, Loupian, Poussan, Gigean, Fabrègues, Villeneuve-lès-Maguelone, Saint-Jean-de-Védas, Lattes, Montpellier
-------------------------------	--

Pour rappel, cette phase 1 concerne la section mixte Montpellier-Béziers (52,3 km de ligne nouvelle et 2 raccordements représentant 7 km), sans gare nouvelle.



3. APERÇU DES INCIDENCES POTENTIELLES SUR L'ENVIRONNEMENT DE LA PHASE 1 DU PROJET LNMP ET DE LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

3.1. Les incidences potentielles sur l'environnement de la première phase de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan

Compte tenu de l'ampleur du projet LNMP, les territoires étudiés dans le cadre de l'écoconception du projet ont été regroupés en différents secteurs géographiques, au nombre de 6 pour l'ensemble du linéaire du projet global (phases 1 et 2).

Les études des incidences écologiques potentielles de la phase 1 du projet LNMP, qui sera soumise à enquête publique préalable à la DUP courant 2021, concernent les secteurs 4¹ (Vallée de l'Hérault), 5 et 6. Le tableau ci-dessous précise les communes concernées par chaque secteur.

Secteurs géographiques	Communes concernées en phase 1
Secteur 4 - Vallée de l'Hérault (phase 1)	Béziers, Villeneuve-lès-Béziers, Cers, Montblanc, Bessan, Saint-Thibéry, Florensac
Secteur 5 – Bassin de Thau	Pomérols, Castelnau-de-Guers, Pinet, Montagnac, Villeveyrac, Mèze, Loupian, Poussan, Bouzigue, Balaruc-le-Vieux
Secteur 6 – Gardiole et Mosson	Gigean, Fabrègues, Villeneuve-lès-Maguelone, Saint-Jean-de-Védas, Lattes, Montpellier

Les principales incidences liées aux aménagements nécessaires à la création de la ligne nouvelle sur le territoire sont reportées ci-après, et vise toutes les thématiques environnementales.

En synthèse, l'insertion du projet dans les territoires entre Montpellier et Béziers consiste, outre la réalisation de la ligne ferroviaire elle-même, en la création des ouvrages suivants :

- 1 raccordement au niveau de Montpellier
- 1 raccordement mixte au niveau de Villeneuve-lès-Béziers
- 1 base travaux convertible en base maintenance
- 1 sous-station électrique
- 1 aménagement de sous-station électrique existante
- 1 tranchée couverte de franchissement de l'A9
- 1 franchissement de l'autoroute A9 par un pont-rail
- 9 viaducs
- 1 tunnel

¹ Le secteur 4 concerne la phase 1 et la phase 2 : en conséquence, il a été divisé en 2 sous-secteurs relatifs à chacune de ces phases. La phase 1 porte sur le secteur 4 – Vallée de l'Hérault ; le secteur 2 porte sur le secteur 4 – Vallée de l'Orb. Toutefois, de façon générique, le secteur est intitulé, en dehors des considérations de phasage, « Vallée de l'Orb et de l'Hérault ».

3.1.1. Incidences potentielles du projet LNMP par secteur et mise en œuvre de la démarche « éviter, réduire, compenser »

Le secteur 4 (phase 1) - Vallée de l'Hérault

Le raccordement à la voie ferrée existante marque le début de la section mixte de la ligne nouvelle vers Montpellier, sur la commune de Villeneuve-lès-Béziers, en limite de celle de Cers et à proximité du domaine de Chazottes.

La ligne nouvelle proprement dite commence à la limite communale entre Cers et Béziers, dont le territoire agricole est traversé sur environ un kilomètre. Elle arrive ensuite dans la commune de Montblanc où elle franchit la Vallée du Libron (rivière pérenne, dont les crues peuvent être très importantes), en restant à proximité de l'A9. Elle traverse alors deux forêts classées, situées dans la plaine biterroise et qui présentent un grand enjeu écologique : le bois de Bourbaki et le bois de Montblanc (zones refuges de l'avifaune et zones d'hivernage des batraciens).

Après avoir franchi l'A9 par un ouvrage supérieur en direction du nord-est, le projet s'écarte, dans un premier temps de l'autoroute A9 par le Nord pour éviter deux mas (« la Valmale » et son champ photovoltaïque et « la Guinarde »), pour s'en rapprocher à nouveau au droit de l'échangeur d'Agde. Il traverse toute la carrière des Roches Bleues (exploitant les matériaux volcaniques des Monts Ramus), site d'implantation d'une base travaux.

La plaine inondable de l'Hérault est franchie au droit d'un méandre où le projet a été conçu pour prendre en compte la protection contre les inondations des trois villages de la Vallée de l'Hérault : Bessan, Saint-Thibéry et Florensac, et la préservation des champs captant utilisés pour l'alimentation en eau potable. La ligne nouvelle s'éloigne de Florensac autant que le permettent les règles techniques de conception et les autres enjeux territoriaux.

Le secteur 5 - Bassin de Thau

Ce secteur prend pied entre le lit majeur de l'Hérault et le bassin de La Vène, une rivière qui traverse Poussan et se jette dans l'étang de Thau au niveau de Balaruc-le-Vieux, station balnéaire reconnue pour ses centres de thalassothérapie.

Le projet proposé reprend globalement sur toute sa longueur l'axe du tracé qualifié en Projet d'Intérêt Général (PIG) en 2000. Il est situé au nord de l'autoroute A9 et traverse, sur une portion quasi rectiligne de 9 km et au sud de la Via Domitia (un site classé par endroits), une zone paysagère composée du vignoble d'appellation Picpoul et de paysages boisés de la plaine viticole de Pinet, Pomerols et Mèze, en surplomb du bassin de Thau.

Au niveau de Mèze, le projet se rapproche de l'autoroute A9, sur le versant nord du bassin de Thau, qui constitue une zone écologique et conchylicole fragile (Bouzigue, Loupian).

Le projet intercepte les petits ruisseaux issus des collines de la Moure et du bassin de Villeveyrac avec leur corridor écologique associé (ruisseau du Soupié, ruisseau d'Aygues-Nay, ruisseau du Pallas...).

Le projet franchit, ensuite, la vallée d'Aygues-Nay, puis s'inscrit entre l'autoroute et les périmètres de protection des zones d'effondrement des mines de bauxite de La Rouquette et Montplaisir, avant d'intercepter la vallée du Pallas.

Il traverse par le nord le périmètre de l'aire de valorisation de l'architecture et du patrimoine (AVAP) de Loupian, qui impose principalement des dispositions architecturales pour le bâti du village. Le projet franchit alors l'autoroute A9 par-dessous dans le secteur de « la Lenguette », puis il débouche dans une zone de garrigue qui domine la plaine de Poussan, laquelle comprend de nombreuses infrastructures et un habitat industriel et artisanal plus ou moins dense.

Enfin, après la bretelle d'accès à l'A9, le projet franchit la RD 113, puis la vallée de la Vène et le champ captant des forages d'Issanka utilisés pour l'alimentation en eau potable de l'agglomération de Sète.

Le secteur 6 - Gardiole et Mosson

À partir de la vallée de la Vène et jusqu'à la Mosson, le projet s'inscrit au sud de l'autoroute A9, adossé au versant nord du massif de la Gardiole, site classé ZNIEFF de type 2 et espace boisé classé, sensible au risque d'incendie.

La ligne nouvelle se jumelle au maximum avec l'autoroute pour limiter les délaissés et vient la tangenter en trois endroits : dans la zone de « la Blaquièrre », à Gigean, dans celles de « la Bergerie Neuve » et de « Mas de Mirabeau », à Fabrègues.

Le projet traverse le périmètre de protection rapprochée du champ captant de Karland, mais évite la ZPS « Plaine de Fabrègues – Poussan ». Il évite le périmètre de protection de l'Abbaye Saint-Félix-de-Monceau, qui domine Gigean, mais intercepte le périmètre de protection du Mas du Vieux Mujolan, situé entre l'A9 et la plaine de Fabrègues.

Après le secteur de « Mujolan le Vieux », le projet s'infléchit vers le sud en direction de Montpellier. Pour limiter l'impact visuel des terrassements dans ce massif calcaire, il traverse le relief de « Pioch Champ » par un tunnel. Il descend ensuite jusqu'à la vallée encaissée de la Mosson, puis traverse la zone industrielle de la Lauze dans la zone périurbaine de Montpellier (Lattes et Saint Jean de Védas) caractérisée par des activités industrielles et commerciales, une agriculture interstitielle et des activités para-agricoles (élevage de chevaux), ainsi que de nombreuses friches en attente d'urbanisation.

Au sortir de cette zone et avant de se raccorder au Contournement de Nîmes-Montpellier (CNM), le projet traverse le bois de Maurin. Un raccordement permet de relier, dans le secteur du hameau « La Castelle », impacté par le projet, la ligne nouvelle à la voie ferrée existante en direction de la gare de Montpellier-Saint-Roch. Un peu plus loin, la ligne nouvelle se connecte au Contournement Nîmes Montpellier.

3.1.2. Les incidences en phase travaux

Incidences des travaux sur l'environnement : milieu naturel et milieu physique

Les principales incidences potentielles des travaux concernent :

- Les effets d'emprises et les interventions sur les secteurs sensibles pour les besoins du chantier, notamment les franchissements des cours d'eau, des zones humides, et des interventions en zonage protégé
 - o Ces travaux feront l'objet d'une analyse précise de leurs incidences et des mesures visant à éviter, réduire et le cas échéant compenser ces incidences, dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale, conformément à la réglementation en vigueur.
- Des perturbations temporaires sont possibles sur la flore, la faune et ses habitats, ainsi que sur les cours d'eau des 3 secteurs géographiques.
 - o Les risques potentiels consistent en une pollution accidentelle de cours d'eau pendant les travaux tels que des reprises de fondations d'ouvrage d'art dans le lit des cours d'eau, ou un effet potentiel sur une zone humide.

Incidences des travaux sur le milieu humain

La réalisation des travaux peut générer des perturbations sur l'activité humaine et sur les déplacements :

- Perturbation temporaire des circulations routières des voiries proches du chantier, ainsi que les voiries qui vont nécessiter d'être déviées pour leur franchissement.
- Nuisances sonores à proximité du site du chantier et de la base travaux.
- Incidence sur le paysage liée aux terrassements et aux installations de chantier.

Incidences sur le foncier

En phase travaux, il peut y avoir une utilisation temporaire de foncier pour réaliser les diagnostics archéologiques préalables à d'éventuelles fouilles ou pour créer les accès aux chantiers, pour l'établissement des installations de chantiers des bases travaux ou du stockage de matériaux.

3.1.3. Les mesures envisagées pour éviter, réduire, compenser les nuisances

SNCF Réseau applique de façon stricte la démarche « Eviter, Réduire, Compenser », et ce depuis les toutes premières étapes de conception du projet et des dossiers inhérents au projet. Cela se traduit concrètement par différents principes :

- Un dialogue territorial continu depuis le débat public de 2009, avec les acteurs du territoire mais également avec le grand public lors des phases de concertation publique, afin de bien identifier les enjeux et de concevoir des solutions partagées de moindre impact ;
- La réalisation d'études environnementales dédiées, depuis les années 2010, adaptées à chaque niveau de détail de conception du projet et visant à identifier les enjeux rencontrés pour toutes les thématiques environnementales, l'analyse des incidences du projet et la définition des mesures ERC ;
- Plusieurs phases de concertation administrative, avec les services instructeurs en charge de chaque thématique environnementale, afin de partager les méthodes de travail, les hypothèses de dimensionnement des impacts et des mesures ;
- La conformité réglementaire de toutes les études et dossiers de procédures ;
- Le dimensionnement de dispositifs techniques spécifiques visant à éviter, réduire et compenser les incidences : précautions en phase chantier, adaptation et optimisation des emprises, principe de transparence hydraulique complète de la ligne, rétablissement des continuités écologiques et hydrauliques, dispositifs de protection acoustique, mesures d'insertion paysagères...

3.2. Les incidences potentielles sur les documents d'urbanisme dont la mise en compatibilité est envisagée en phase 1 du projet LNMP

Pour mémoire, la liste des 18 communes concernées par la mise en compatibilité sont rappelées au § 2.2 précédent.

Le tableau suivant, précise, pour chaque commune pour laquelle une mise en compatibilité est envisagée, les conditions d'insertion de la LNMP sur le territoire communal et les incidences potentielles identifiées à ce stade des études.

Le détail précis des incidences environnementales de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme sur le territoire de chaque commune concernée est en cours de rédaction à date d'édition de la présente déclaration d'intention. Chaque dossier de mise en compatibilité nécessaire à la DUP du projet LNMP – phase 1 - qui sera soumis à enquête publique courant 2021 intégrera une évaluation environnementale conformément au code de l'urbanisme.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme porte principalement sur l'intégration dans les règlements de zones des éléments nécessaires à la réalisation du projet LNMP, au titre des installations, ouvrages et travaux nécessaires à la création de la ligne ferroviaire et des installations directement nécessaires et liées à son fonctionnement.

Commune	Le projet sur le territoire communal	Incidence potentielle sur le plan local d'urbanisme de la commune
Bessan	<p>Le projet de Ligne nouvelle concerne essentiellement le nord de la commune de Bessan.</p> <p>L'infrastructure ferroviaire Le projet traverse le territoire communal sur environ 5 300 m, alternativement en remblai et en déblai sur ce secteur. Cette section de la Ligne nouvelle entre sur la commune de Bessan par Montblanc en déblai. Elle traverse la commune avant de franchir la ligne ferroviaire existante Vias-Lodève et d'atteindre la limite communale avec Florensac.</p> <p>Les rétablissements de voirie Une route départementale, la RD13 qui relie Faugère à Agde est interceptée par Ligne nouvelle et est rétablie en place. Aucun chemin de randonnée n'est concerné.</p> <p>Les installations connexes A ce stade des études, une base travaux qui sera reconvertie en base de maintenance est prévue sur la commune.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - redéfinir l'ER au bénéfice de SNCF Réseau pour remplacer l'ER relatif au PIG 2000 - supprimer la servitude relative au PIG 2000 et la ZPP - rendre le règlement compatible pour y autoriser expressément le projet - mettre à jour les documents en conséquence (rapport de présentation, liste des ER...)
Béziers	<p>Le projet de Ligne nouvelle dans sa 1^{ère} phase concerne essentiellement le sud de la commune de Béziers.</p> <p>L'infrastructure ferroviaire La Ligne nouvelle fait son entrée depuis Cers, et traverse la commune de Béziers, toujours en longeant l'A9 sur environ 1 km avant de se diriger vers Montblanc. Le parcours de randonnées GR78.1 est franchi par le projet et sera rabattu vers un ouvrage hydraulique.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - mettre à jour dans les dispositions générales du règlement la référence à l'arrêté du PIG et autoriser expressément le projet dans le règlement d'urbanisme - redéfinir l'ER du règlement graphique et déclasser (/reclasser) l'EBC de part-et-d'autre - mettre à jour les autres documents en conséquence (rapport de présentation, liste des ER, plan des grands projets...) - scinder l'ER en 2 (phase 1 et phase 2)

Commune	Le projet sur le territoire communal	Incidence potentielle sur le plan local d'urbanisme de la commune
Cers	<p>Le projet de Ligne nouvelle, dans sa 1^{ère} phase concerne essentiellement l'ouest et le nord de la commune de Cers.</p> <p>L'infrastructure ferroviaire La section courante de la Ligne nouvelle traverse le territoire communal sur environ 2 000 m, en alternant déblais et remblais. Cette section de la Ligne nouvelle entre sur la commune de Cers (en limite avec Villeneuve-lès-Béziers) dans une zone en déblai d'une hauteur maximale de 4m au droit du mas des Marcounets. Elle longe l'autoroute A9 par l'Est, franchit le Ruisseau de la Pouline puis, dans une section en remblai, elle franchit le Ruisseau des Crémats. Elle traverse ensuite le lieu-dit « les Crémats » dans une section en déblai et atteint la limite communale avec Béziers. Le raccordement B au réseau ferroviaire existant traverse la commune en provenance de Villeneuve-les-Béziers.</p> <p>Les rétablissements de voirie Même si aucune route départementale n'est interceptée par la ligne, 3 rétablissements de chemins sont prévus sur le territoire communal dans le cadre du projet. Aucun chemin de randonnée n'est concerné.</p> <p>Les installations connexes A ce stade des études, aucune installation ou équipement ferroviaire particulier (base travaux, base de maintenance, sous-stations électriques, postes de sectionnement) n'est prévu sur la commune.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - redéfinir l'ER au bénéfice de SNCF Réseau pour remplacer l'ER relatif au PIG 2000 - rendre le règlement compatible pour y autoriser expressément le projet - - mettre à jour liste des ER et le rapport de présentation



Commune	Le projet sur le territoire communal	Incidence potentielle sur le plan local d'urbanisme de la commune
Fabrègues	<p>Le projet concerne essentiellement l'axe central sud de la commune de Fabrègues.</p> <p>L'infrastructure ferroviaire Le projet traverse le territoire communal sur environ 8 020 m, principalement en remblai dans ce secteur du piémont Nord du massif de la Gardiole.</p> <p>Cette section de la Ligne nouvelle entre sur la commune de Fabrègues (en limite avec Gigean) en remblai. Elle traverse ensuite la commune par une succession de remblai et déblai et franchit successivement grâce à des ouvrages de franchissement hydraulique le ruisseau de Barbière, le ruisseau des Combes puis deux autres cours d'eau avant de franchir la route départementale D114.</p> <p>Ensuite la Ligne nouvelle se crée un passage en tunnel en traversant le massif de la Gardiole sur 362 mètres dans une section en déblai avant de franchir la route départementale D185. Elle longe l'autoroute A9, la Languedocienne, et s'y « accole » au droit des deux lieux-dits : Saint-Jean de Clapasses et le Mas du Mirabeau. Elle atteint la limite communale avec Villeneuve-lès-Maguelone dans une section en déblai.</p> <p>Les rétablissements de voirie La ligne intercepte les routes départementales D114 et D185.</p> <p>Au total, sept rétablissements de chemins sont prévus sur le territoire communal dans le cadre du projet. Le projet traverse le chemin de randonnée GR 78.1 à la limite communale avec Gigean.</p> <p>Les installations connexes A ce stade des études, aucune installation ou équipement ferroviaire particulier (base travaux, base de maintenance, sous-stations électriques, postes de sectionnement) n'est prévu sur la commune.</p>	<p>- rendre le règlement compatible pour y autoriser expressément le projet</p> <p>- Mettre à jour la liste des ER et le rapport de présentation</p> <p>- mettre à jour les autres pièces en conséquence si nécessaire</p>
Florensac	<p>Le projet de Ligne nouvelle concerne la partie centre et nord-est de la commune.</p> <p>L'infrastructure ferroviaire Le projet traverse le territoire communal sur environ 5 070 m, principalement en remblai dans ce secteur composé essentiellement de vignobles.</p> <p>Cette section de la Ligne nouvelle entre sur la commune de Florensac (en limite avec Bessan) par l'intermédiaire d'un ouvrage de franchissement hydraulique sur l'Hérault. Elle longe ensuite l'autoroute A9, majoritairement en remblai et atteignant au maximum 16 m au franchissement de l'Hérault.</p> <p>Sept ouvrages principaux sont nécessaires au total pour parcourir la commune. Elle atteint la limite communale avec Pinet dans une section en déblai au droit du lieu-dit « la pointe de Bourrel » atteignant une profondeur maximale de 8 m.</p> <p>Les rétablissements de voirie Deux routes départementales sont impactées (RD 32 et RD 32E7). Au total, deux rétablissements de voirie sont donc prévus dans le cadre du projet.</p> <p>Aucun chemin de randonnée n'est concerné.</p> <p>Les installations connexes A ce stade des études des installations et équipements ferroviaire particuliers (base travaux, base de maintenance, sous-stations électriques, postes de sectionnement) sont prévus sur la commune : il s'agit d'une sous-station électrique.</p>	<p>- rendre le règlement compatible pour y autoriser expressément le projet</p> <p>- mettre à jour les pièces en conséquence (listes des ER, plan de servitude, rapport de présentation...)</p> <p>- déclasser l'élément de patrimoine à protéger</p>

Commune	Le projet sur le territoire communal	Incidence potentielle sur le plan local d'urbanisme de la commune
Gigean	<p>Le projet de Ligne nouvelle concerne la partie centrale de la commune de Gigean.</p> <p>L'infrastructure ferroviaire Le projet traverse le territoire communal sur environ 4 500 m, en remblai puis en déblai. Cette section de la Ligne nouvelle entre sur la commune de Gigean (en limite avec Poussan) par l'intermédiaire d'un viaduc enjambant la Vène. Elle longe l'autoroute A9 en remblai à l'ouest de l'aire de Gigean puis en remblai en franchissant successivement les ruisseaux de Barbière et des Combes.</p> <p>Elle atteint la limite communale avec Fabrègues dans une petite section en remblai.</p> <p>Les rétablissements de voirie Même si aucune route départementale n'est interceptée par la ligne, cinq rétablissements de chemins sont prévus sur le territoire communal dans le cadre du projet.</p> <p>Aucun chemin de randonnée n'est concerné.</p> <p>Les installations connexes A ce stade des études, aucune installation ou équipement ferroviaire particulier (base travaux, base de maintenance, sous-stations électriques, postes de sectionnement) n'est prévu sur la commune.</p>	<p>- déclasser l'EBC intercepté par l'ER</p> <p>- revoir le règlement de zonage pour y autoriser expressément le projet</p> <p>- mettre à jour l'emplacement réservé (superficie)</p> <p>- mettre à jour les autres pièces en conséquence</p>
Lattes	<p>Le projet de Ligne nouvelle concerne le nord-ouest la commune de Lattes.</p> <p>L'infrastructure ferroviaire La section courante de la Ligne nouvelle traverse le territoire communal sur environ 900 m, exclusivement en remblai. Un raccordement traverse quant à lui la commune sur environ 1 400 m, alternant zones en remblai et en déblai.</p> <p>La section courante et la plateforme de raccordement entrent sur la commune de Lattes (en limite avec Saint-Jean-de-Védas) en traversant le chemin de Montpellier à Villeneuve sur une zone en remblai d'une hauteur de 15 m environ.</p> <p>La section courante et le raccordement A s'écartent progressivement et franchissent le ruisseau du Rieu Coulon sur 2 ouvrages distincts. Le raccordement s'embranchent vers le nord à la ligne Sète-Montpellier avant son passage sous l'autoroute A9 pour rejoindre la gare Saint-Roch. La section courante rejoint le tracé du contournement de Nîmes et Montpellier.</p> <p>Les rétablissements de voirie Aucune route départementale n'est interceptée par la ligne, mais 3 rétablissements de chemins sont prévus sur le territoire communal dans le cadre du projet.</p> <p>Aucun chemin de randonnée n'est concerné.</p> <p>Les installations connexes A ce stade des études, il est prévu de compléter les installations de la sous-station électrique existante sur la commune.</p>	<p>- redéfinir l'ER au bénéfice de SNCF Réseau pour remplacer l'ER relatif au PIG 2000</p> <p>- déclasser la partie de l'EBC recoupée par le projet</p> <p>- Mettre à jour la liste des ER et le rapport de présentation</p> <p>- effacer les ER relatifs à CNM, Languedoc-Roussillon et redéfinir en conséquence l'ER N1 dans la liste des ER</p> <p>- répercuter ces modifications sur le rapport de présentation</p> <p>- mettre à jour la liste des ER</p>

Commune	Le projet sur le territoire communal	Incidence potentielle sur le plan local d'urbanisme de la commune
Loupian	<p>Le projet de Ligne nouvelle concerne la partie centrale de la commune de Loupian.</p> <p>L'infrastructure ferroviaire Le projet traverse le territoire communal sur environ 4 100 m, en remblai sur la partie Est et en déblais sur la partie Ouest.</p> <p>Cette section de la Ligne nouvelle entre sur la commune de Loupian (en limite avec Mèze) par la RD5E8 qu'elle franchit par l'intermédiaire d'un viaduc enjambant également le ruisseau de Pallas. Elle passe au nord de l'A9 et au sud du lieu-dit la Menlarède jusqu'à l'aire de Loupian. Au Nord de l'aire de Loupian, le tracé passe sous l'A9 par l'intermédiaire d'un tunnel pour ressortir au Sud de l'autoroute jusqu'à la limite avec la commune de Poussan.</p> <p>Les rétablissements de voirie La Ligne nouvelle intercepte deux routes départementales (RD156E3 et RD5E8). Au total, 5 rétablissements de voies et chemins sont prévus sur le territoire communal dans le cadre du projet.</p> <p>Les installations connexes A ce stade des études, aucune installation ou équipement ferroviaire particulier (base travaux, base de maintenance, sous-stations électriques, postes de sectionnement) n'est prévu sur la commune.</p>	<p>- rendre le règlement compatible pour y autoriser expressément le projet - mettre à jour les autres pièces en conséquence (rapport de présentation...)</p>
Mèze	<p>Le projet de Ligne nouvelle concerne essentiellement le nord de la commune de Mèze.</p> <p>L'infrastructure ferroviaire Le projet traverse le territoire communal sur environ 6 300 m, principalement en remblai. Cette section de la Ligne nouvelle entre sur la commune de Mèze (en limite avec Pomérols) à environ 250 m au sud de la limite avec Montagnac. Elle passe au nord du bâti du domaine Creyssels, franchit le ruisseau de Nègue-Vaques en viaduc puis le plan d'eau des Creyssels busé. Elle alterne ensuite entre zones de remblai et déblai et traverse la Combe Guillem puis franchit successivement le ruisseau de la Font des Putes, la RD613 et le ruisseau d'Ayguès-Nay. A cet endroit, elle se situe à environ 350 m au nord de l'autoroute A9. Après la traversée du lieu-dit « La Font du Perdigal », elle atteint la limite communale avec Loupian constituée par la RD5E8 qu'elle franchit par l'intermédiaire d'un viaduc enjambant également le ruisseau de Pallas.</p> <p>Les rétablissements de voirie La Ligne nouvelle intercepte 2 routes départementales (RD613 et RD5E8). Au total, 11 rétablissements de voies et chemins sont prévus sur le territoire communal dans le cadre du projet.</p> <p>Un chemin de randonnée (Via Domitia) est concerné.</p> <p>Les installations connexes A ce stade des études, aucune installation ou équipement ferroviaire particulier (base travaux, base de maintenance, sous-stations électriques, postes de sectionnement) n'est prévu sur la commune.</p>	<p>- rendre le règlement compatible pour y autoriser expressément le projet - redéfinir la limite de la coupure d'urbanisation en cohérence avec le SCoT - mettre à jour les autres documents en conséquence (rapport de présentation, liste des ER...)</p>

Commune	Le projet sur le territoire communal	Incidence potentielle sur le plan local d'urbanisme de la commune
Montblanc	<p>Le projet de Ligne nouvelle concerne essentiellement le sud de la commune de Montblanc.</p> <p>L'infrastructure ferroviaire Le projet traverse le territoire communal sur environ 3 300 m, principalement en remblai dans ce secteur.</p> <p>Cette section de la Ligne nouvelle entre sur la commune de Montblanc depuis la commune de Béziers. Elle traverse la commune en franchissant le Libron en viaduc, puis la route départementale 28, rétablie en place. Enfin, un viaduc enjambe l'autoroute A9, puis la Ligne nouvelle atteint la limite communale avec Bessan dans une section en déblai.</p> <p>Les rétablissements de voirie Une route départementale, la D28, est interceptée par la ligne et rétablie en place. Le projet franchit également l'autoroute A9 en viaduc.</p> <p>Les installations connexes A ce stade des études, aucune installation ou équipement ferroviaire particulier (base travaux, base de maintenance, sous-stations électriques, postes de sectionnement) n'est prévu sur la commune.</p>	<p>- redéfinir l'ER au bénéfice de SNCF Réseau pour remplacer l'ER relatif à la ZPP et la mention au projet Languedoc-Roussillon du règlement graphique - rendre le règlement compatible pour y autoriser expressément le projet</p>
Montpellier	<p>Le projet de Ligne nouvelle concerne le sud-ouest de la commune de Montpellier.</p> <p>L'infrastructure ferroviaire Le projet traverse le territoire communal sur environ 150 m, exclusivement en déblais dans ce secteur.</p> <p>Le raccordement A entre sur la commune de Montpellier en traversant les RD132 et RD65 par pont-route pour rejoindre la gare Saint-Roch.</p> <p>Les rétablissements de voirie Aucune route n'est interceptée par le projet.</p> <p>Les installations connexes A ce stade des études, aucune installation ou équipement ferroviaire particulier (base travaux, base de maintenance, sous-stations électriques, postes de sectionnement) n'est prévu sur la commune.</p>	<p>- rendre le règlement compatible pour y autoriser expressément le projet - Mettre à jour la liste des ER et le rapport de présentation - mettre à jour les autres pièces en conséquence</p>

Commune	Le projet sur le territoire communal	Incidence potentielle sur le plan local d'urbanisme de la commune
Pinet	<p>Le projet de Ligne nouvelle concerne essentiellement le nord de la commune de Pinet.</p> <p>L'infrastructure ferroviaire Le projet traverse le territoire communal sur environ 3 100 m, principalement en déblai dans ce secteur de relief collinaire.</p> <p>Cette section de la Ligne nouvelle entre sur la commune de Pinet (en limite avec Florensac et Pomérols) en franchissant la RD161 par l'intermédiaire d'un pont-route dans cette zone en déblai d'une profondeur maximale d'environ 9 m. A son entrée sur la commune, elle est située à environ 300 m au nord de l'autoroute A9.</p> <p>Elle arrive ensuite au droit de la RD161E2 sur une courte portion légèrement en remblai. Elle traverse le lieu-dit « La Majonc », au nord du château d'eau à nouveau en déblai puis repasse en remblai avant de franchir de Ruisseau de Soupié.</p> <p>Elle alterne ensuite zones de déblai et de remblai et atteint la limite communale avec Pomérols en déblai d'une profondeur de l'ordre de 10 m. A cet endroit, elle est située à un peu plus de 800 m au nord de l'autoroute A9.</p> <p>Les rétablissements de voirie La Ligne nouvelle intercepte deux routes départementales (RD161 et RD161E2). Un sentier de petite randonnée (PR) est également intercepté. Au total, cinq rétablissements de voies et chemins sont prévus sur le territoire communal dans le cadre du projet.</p> <p>Les installations connexes A ce stade des études, aucune installation ou équipement ferroviaire particulier (base travaux, base de maintenance, sous-stations électriques, postes de sectionnement) n'est prévu sur la commune.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Créer un ER au bénéfice de SNCF Réseau à la place de la servitude - autoriser explicitement le projet dans le règlement écrit - rajouter le projet dans la liste des ER - le supprimer de la carte des servitudes et y apposer une servitude T1 - mettre à jour le rapport de présentation et les autres pièces le nécessitant - Mettre à jour la liste des ER et le rapport de présentation
Pomérols	<p>Le projet de Ligne nouvelle concerne une petite partie au nord-ouest de la commune de Pomérols.</p> <p>L'infrastructure ferroviaire Le projet traverse le territoire communal sur environ 715 mètres, Cette section est en déblais, sur deux tiers du parcours, et en remblais vers la commune de Mèze. La ligne entre sur la commune sur quelques mètres, en limite avec Florensac.</p> <p>Puis elle entre de nouveau sur Pomérols via Pinet, par un pont route en rabattement de la voie communale entre les lieux-dits le « Mas de Callas, au sud, et le « Mas de Maynet », au nord de la Ligne nouvelle.</p> <p>Elle atteint la limite communale avec Mèze dans une section en remblais de 5 mètres environ.</p> <p>Les rétablissements de voirie Il n'y a pas de rétablissement sur le territoire communal dans le cadre du projet.</p> <p>Aucun chemin de randonnée n'est concerné.</p> <p>Les installations connexes A ce stade des études, aucune installation ou équipement ferroviaire particulier (base travaux, base de maintenance, sous-stations électriques, postes de sectionnement) n'est prévu sur la commune.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Créer un ER au bénéfice de SNCF Réseau et retirer la ZPP des ER - reprendre le règlement écrit pour y autoriser expressément le projet - mettre à jour les autres pièces en conséquence

Commune	Le projet sur le territoire communal	Incidence potentielle sur le plan local d'urbanisme de la commune
Poussan	<p>Le projet de Ligne nouvelle concerne le sud de la commune de Poussan.</p> <p>L'infrastructure ferroviaire Le projet traverse le territoire communal sur environ 4 800 m, principalement en remblai. Cette section de la Ligne nouvelle entre sur la commune de Poussan (en limite avec Loupian) dans un secteur en remblais d'une profondeur d'environ 5 m, à environ 500 m au sud de l'autoroute A9. Elle franchit le Ruisseau des Aiguilles puis passe en déblai sur un linéaire d'environ 1 500 m avec une profondeur maximum d'une douzaine de mètres.</p> <p>Elle repasse en remblai aux abords du lieu-dit Valaury puis, par l'intermédiaire d'un viaduc d'une longueur d'environ 1 450 m de long, franchit la RD2E5, le Ruisseau de la Lauze et l'échangeur de Poussan.</p> <p>Elle intercepte la RD119E7 puis franchit par l'intermédiaire d'un viaduc d'environ 130 m de long. Elle atteint la Vène, qui marque la limite communale avec Gigean, qu'elle franchit par un viaduc d'environ 400 m de longueur.</p> <p>Les rétablissements de voirie La Ligne nouvelle intercepte les routes départementales 2E5, 600, 613 et 119E7. Au total, une dizaine de rétablissement de voirie sont prévus sur le territoire communal dans le cadre du projet. Aucun chemin de randonnée n'est concerné.</p> <p>Les installations connexes A ce stade des études, aucune installation ou équipement ferroviaire particulier (base travaux, base de maintenance, sous-stations électriques, postes de sectionnement) n'est prévue sur la commune.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - déclasser l'EBC intercepté par l'ER - revoir le règlement écrit pour y autoriser expressément le projet - Mettre à jour la liste des ER et le rapport de présentation - mettre à jour les autres pièces en conséquence
Saint-Jean-de-Védas	<p>Le projet de Ligne nouvelle concerne essentiellement le sud de la commune de Saint-Jean-de-Védas.</p> <p>L'infrastructure ferroviaire Le projet traverse le territoire communal sur environ 2 000 m, exclusivement en remblai dans ce secteur.</p> <p>Cette section de la Ligne nouvelle entre sur la commune de Saint-Jean-de-Védas (en limite avec Villeneuve-lès-Maguelone) par l'intermédiaire d'un viaduc enjambant Le Mosson. Elle longe la route départementale D612 avant de la croiser au point kilométrique 148+600. Elle atteint la limite communale avec Lattes dans une section en remblai.</p> <p>Les rétablissements de voirie Sur le territoire communal, une route départementale (la RD612) est interceptée par la ligne et rétablie en place.</p> <p>Aucun chemin de randonnée n'est concerné.</p> <p>Les installations connexes A ce stade des études, aucune installation ou équipement ferroviaire particulier (base travaux, base de maintenance, sous-stations électriques, postes de sectionnement) n'est prévu sur la commune.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - redéfinir l'ER au bénéfice de SNCF Réseau pour remplacer l'ER relatif au PIG 2000 - déclasser l'EBC intercepté par l'ER - Mettre à jour la liste des ER et le rapport de présentation - mettre à jour la liste des ER

Commune	Le projet sur le territoire communal	Incidence potentielle sur le plan local d'urbanisme de la commune
Saint-Thibéry	<p>Le projet de Ligne nouvelle concerne le sud de la commune de Saint-Thibéry, en limite des communes de Bessan et Florensac.</p> <p>L'infrastructure ferroviaire</p> <p>Le projet traverse le territoire communal sur environ 700 m au total, sur différents secteurs de la commune, principalement en remblai dans ce secteur de la vallée de l'Hérault.</p> <p>Cette section de la Ligne nouvelle entre une première fois sur la commune (en limite avec Bessan) au niveau du lieu-dit « la Garriguette » sur un secteur en déblai d'une profondeur maximale de 4 m et sur un linéaire de quelques dizaines de mètres avant de pénétrer de nouveau sur le territoire de Bessan.</p> <p>Elle rentre une seconde fois sur le territoire de Saint-Thibéry, cette fois en remblai d'une profondeur maximale d'environ 8 m, au lieu-dit « Figuerolles », jusqu'au ruisseau de Marignan qui marque la limite communale.</p> <p>Elle pénètre une troisième fois dans la commune après avoir franchi la RD125 puis atteint de nouveau la limite communale avec Bessan dans laquelle elle pénètre au droit du lieu-dit « la grange de Milhau ».</p> <p>Enfin, elle pénètre la commune en limite communale avec Florensac et traverse une zone agricole au sud du lot « Les Pesquiès ». Elle atteint alors une dernière fois la limite communale au niveau de l'extrémité sud du chemin du Moulin.</p> <p>Les rétablissements de voirie</p> <p>La Ligne Nouvelle intercepte une route départementale (RD125). Au total, deux rétablissements de chemins sont prévus dans le cadre du projet.</p> <p>Aucun chemin de randonnée n'est concerné.</p> <p>Les installations connexes</p> <p>A ce stade des études, aucune installation ou équipement ferroviaire particulier (base travaux, base de maintenance, sous-stations électriques, postes de sectionnement) n'est prévu sur la commune.</p>	<p>- redéfinir l'ER au bénéfice de SNCF Réseau pour remplacer l'ER relatif au PIG 2000</p> <p>- mettre à jour la liste des ER</p> <p>- revoir le règlement écrit pour y autoriser expressément le projet</p>

Commune	Le projet sur le territoire communal	Incidence potentielle sur le plan local d'urbanisme de la commune
Villeneuve-lès-Béziers	<p>Le projet de Ligne nouvelle concerne essentiellement le quart nord de la commune de Villeneuve-lès-Béziers.</p> <p>L'infrastructure ferroviaire</p> <p>Le territoire communal est traversé, sur environ 2 200 m, par le raccordement B de la Ligne nouvelle au réseau ferroviaire existant, situé à l'Est de la section courante. Cette traversée se fait principalement en remblai. Le débranchement depuis la ligne Sète-Béziers s'effectue à hauteur du lotissement « Les Clapiès », franchit l'avenue de la Gare (RD37e13), la RD612, le ruisseau de la Reynarde, puis atteint la limite communale avec Cers. Après une traversée de Cers sur un linéaire d'environ 600 m, les plateformes de raccordement pénètrent à nouveau sur la commune de Villeneuve-lès-Béziers par un ouvrage sur le ruisseau de l'Ardailou et traversent le lieu-dit « Le Pech de la Barale » avant d'atteindre la limite communale avec Cers.</p> <p>Les rétablissements de voirie</p> <p>Le raccordement B de la Ligne nouvelle à la ligne classique intercepte 2 routes départementales (RD37E13, RD612).</p> <p>Au total, 5 rétablissements de voies ou chemins sont prévus sur le territoire communal dans le cadre du projet.</p> <p>Les installations connexes</p> <p>A ce stade des études, aucune installation ou équipement ferroviaire particulier (base travaux, base de maintenance, sous-stations électriques, postes de sectionnement) n'est prévu sur la commune.</p>	<p>- redéfinir l'ER au bénéfice de SNCF Réseau pour remplacer l'ER relatif au PIG 2019 – à compléter avec l'emprise nécessaire d'un bassin de traitement des eaux</p> <p>- reprendre le règlement écrit, pour y autoriser expressément le projet</p> <p>- mettre à jour les autres pièces en conséquence</p> <p>- déclasser une partie d'EBC</p> <p>- mettre à jour les autres documents en conséquence (liste des ER...)</p> <p>- scinder l'ER en 2 (phase 1 et phase 2)</p>
Villeneuve-lès-Maguelone	<p>Le projet de Ligne nouvelle concerne essentiellement le Nord de la commune de Villeneuve-lès-Maguelone.</p> <p>L'infrastructure ferroviaire</p> <p>Le projet traverse le territoire communal sur environ 1450 m, principalement en remblai dans ce secteur.</p> <p>Cette section de la Ligne nouvelle entre sur la commune de Villeneuve-lès-Maguelone (en limite avec Fabrègues) en déblai. Elle longe la route D612 puis franchit le cours d'eau La Mosson par l'intermédiaire d'un viaduc. Elle atteint ensuite la limite communale avec Saint-Jean-de-Védas dans une section en remblai.</p> <p>Les rétablissements de voirie</p> <p>Même si aucune route départementale n'est interceptée par la Ligne nouvelle, deux rétablissements de chemins sont prévus sur le territoire communal dans le cadre du projet.</p> <p>Aucun chemin de randonnée n'est concerné.</p> <p>Les installations connexes</p> <p>A ce stade des études, aucune installation ou équipement ferroviaire particulier (base travaux, base de maintenance, sous-stations électriques, postes de sectionnement) n'est prévu sur la commune.</p>	<p>- redéfinir l'ER au bénéfice de SNCF Réseau pour remplacer l'ER relatif au PIG 2000</p> <p>- reprendre le règlement pour y autoriser explicitement le projet</p> <p>- mettre à jour les autres pièces en conséquence</p>

4. SOLUTIONS ALTERNATIVES ETUDIEES DANS LE CADRE DE LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA PHASE 1

4.1. Une démarche de préservation du foncier qui s'inscrit dans les documents d'urbanisme depuis de nombreuses années

La réalisation d'un grand projet ferroviaire implique un long temps d'études et de procédures. Afin de préserver la faisabilité technique et financière du projet LNMP, il a été déclaré « projet d'intérêt général » (PIG) dès 2000 par arrêtés préfectoraux en vue de l'intégration d'emplacements réservés dans les documents d'urbanisme.

De nouveaux arrêtés de PIG ont été pris en 2019 pour tenir compte de la décision ministérielle du 29 janvier 2016 qui a partiellement modifié le projet, en actant le principe de la mixité de la ligne ainsi que la création de 2 gares nouvelles (en phase 2). Ces évolutions ont engendré de nouvelles contraintes géométriques, qui, renforcées par les évolutions règlementaires apparues après 1995 (meilleure insertion environnementale), ont conduit à la redéfinition des emplacements réservés de Montpellier à Toulouges avec néanmoins 70% des emprises du PIG 2000 conservées par le PIG 2019.

La mise en œuvre de la procédure de demande de qualification de PIG a été lancée à la suite des ateliers de travail entre les préfetures des départements de l'Hérault, de l'Aude et des Pyrénées-Orientales, les services des DDTM, de la DREAL et du Ministère chargé des Transports, à l'initiative du maître d'ouvrage et afin d'anticiper le dépôt du dossier de demande de nouvelle qualification de PIG. Ces rencontres ont eu lieu entre 2017 et 2018.

Cette procédure d'évolution du PIG a donné lieu à une procédure de **consultation du public (22 octobre – 23 novembre 2018)**. Le 30 janvier 2019, les Préfets de l'Hérault, l'Aude et les Pyrénées Orientales ont pris, chacun pour leur département, un arrêté de Projet d'Intérêt général qualifiant la totalité du linéaire du projet ferroviaire de Montpellier à Toulouges. Ces arrêtés s'appuient sur l'analyse des inconvénients et des avantages du projet.

4.2. Solutions alternatives étudiées dans le cadre de la mise en compatibilité de chaque document d'urbanisme

A ce stade, SNCF Réseau est en cours d'élaboration des évaluations environnementales pour chaque dossier de mise en compatibilité, en parallèle de l'élaboration de l'étude d'impact du projet LNMP (laquelle porte sur la globalité du linéaire entre Montpellier et Perpignan).

Les solutions alternatives à chaque solution envisagée pour la mise en compatibilité seront détaillées dans ces évaluations environnementales.

5. MODALITES DE CONCERTATION DEJA MISES EN ŒUVRE SUR LE PROJET LNMP (Y COMPRIS PHASE 1), ET SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

La Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan est le fruit d'un long processus de concertation

SNCF Réseau entretient depuis plus de dix ans un dialogue continu avec l'ensemble des acteurs du territoire : élus, acteurs socio-économiques, responsables associatifs, usagers des lignes, riverains du projet...

Cette démarche de concertation vise à mieux prendre en compte les attentes et besoins de mobilités du territoire tout en limitant au mieux les incidences du projet sur leur qualité de vie et leur environnement.

En 2009, un débat public mené sous l'égide de la Commission Nationale de Débat Public (CNDP) a permis l'identification d'un couloir de passage de 5 km de large. A l'issue de ce débat, la concertation avec le public a été poursuivie de façon régulière, aux différentes étapes de conception du projet.

En 2010 – 2011, une première phase de concertation, à la suite du débat public, a permis de définir la zone de passage préférentielle du projet (zone d'1 km de large).

En 2012 – 2013, la concertation a porté sur les thèmes de desserte (gares nouvelles) et de mixité.

De 2014 à 2016, la concertation a permis de préciser l'implantation des gares nouvelles et le tracé de la LNMP.

Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan a été « mis en pause » entre 2017 et 2019, durant la commission Mobilités 21 et jusqu'à la loi d'Orientation des Mobilités (dite « LOM ») du 24 décembre 2019.

La LOM ayant inscrit la LNMP dans les projets prioritaires de l'Etat, **SNCF Réseau a relancé une dernière phase de concertation en 2020 – 2021.**

Cette dernière concertation a fait suite à une 3^{ème} saisine de la CNDP, et a été menée sous l'égide de 2 garants² en charge de veiller au bon déroulement de la concertation. **Cette concertation a intégré, la nécessaire mise en compatibilité des documents d'urbanisme parmi les différentes thématiques abordées qui n'a pas suscité de réactions particulières de la part du public.** SNCF Réseau a également tenu des réunions bilatérales avec les services de l'Etat et des collectivités afin de relever les éléments nécessitant de faire évoluer le zonage pour permettre la réalisation de la ligne nouvelle.

² Décision CNDP n°2020/64/LNMP/8 de poursuivre la concertation et nommer 2 garants

Zoom sur la concertation menée sur le PIG 2019

Dans le cadre de la demande de nouvelle qualification du projet LNMP de PIG en 2018, ayant abouti aux arrêtés préfectoraux du 30 janvier 2019, **une procédure de concertation avait été organisée préalablement à la signature de ces arrêtés. Cette concertation s'est tenue du 22 octobre au 23 novembre 2018 et a obtenu une forte participation (173 observations).** Le dossier de PIG mis à disposition du public dans le délai de cette concertation présentait les caractéristiques du projet, ses motifs d'utilité publique ainsi que le périmètre des emplacements à réserver dans les PLU ou PLUi.

Compte tenu de l'ensemble des démarches de concertation déjà mises en œuvre sur le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, tant sur l'écoconception du projet que sur les moyens mis en œuvre pour préserver la mise en compatibilité à venir (PIG 2019) et les besoins en foncier, SNCF Réseau n'a pas prévu de nouvelle étape de concertation depuis celle qui s'est achevée le 15 janvier 2021. L'enquête publique du projet LNMP est envisagée pour le second semestre 2021.

6. PUBLICITE DE LA DECLARATION D'INTENTION

La présente déclaration d'intention sera publiée :

- Sur les sites de SNCF Réseau:
[sncf-reseau.com/ligne-nouvelle-montpellier-perpignan/declaration-intention-mecdu](https://www.sncf-reseau.com/ligne-nouvelle-montpellier-perpignan/declaration-intention-mecdu) et <https://www.ligne-montpellier-perpignan.com/>
- Sur le portail des services de l'Etat de l'Hérault :
<http://www.herault.gouv.fr/Publications/Consultation-du-public/Declaration-d-intention-de-projet-au-titre-de-l-article-L121-18-du-code-de-l-environnement>
- Par voie d'affichage dans les mairies des 18 communes concernées par la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la phase 1 du projet (objet de la future enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique) durant 2 mois.

7. EXERCICE DU DROIT D'INITIATIVE

Conformément aux dispositions des articles L. 121-17-1 et suivants du code de l'environnement, le droit d'initiative peut être exercé auprès du préfet, en vue de l'organisation d'une concertation dans les conditions prévues aux articles L. 121-19 et R. 121-26 et suivants du code de l'environnement.

Le droit d'initiative peut être exercé dans un délai de 2 mois à compter de la date de publication de la présente déclaration d'intention.

Le représentant de l'Etat décide de l'opportunité d'organiser une concertation préalable selon les modalités des articles L. 121-16 et L. 121-16-1 du code de l'environnement et, dans ce cas, fixe la durée et l'échelle territoriale de la participation qui sera mise en œuvre au regard des principaux impacts environnementaux et des retombées socio-économiques attendus.

Sa décision est motivée et rendue publique dans un délai maximum d'un mois à compter de la réception de la demande.

En l'absence de décision explicite dans ce délai, le représentant de l'Etat est réputé avoir rejeté la demande.

6. BILANS DE LA CONCERTATION

6.1. LA CONCERTATION DE L'ÉTAPE 1

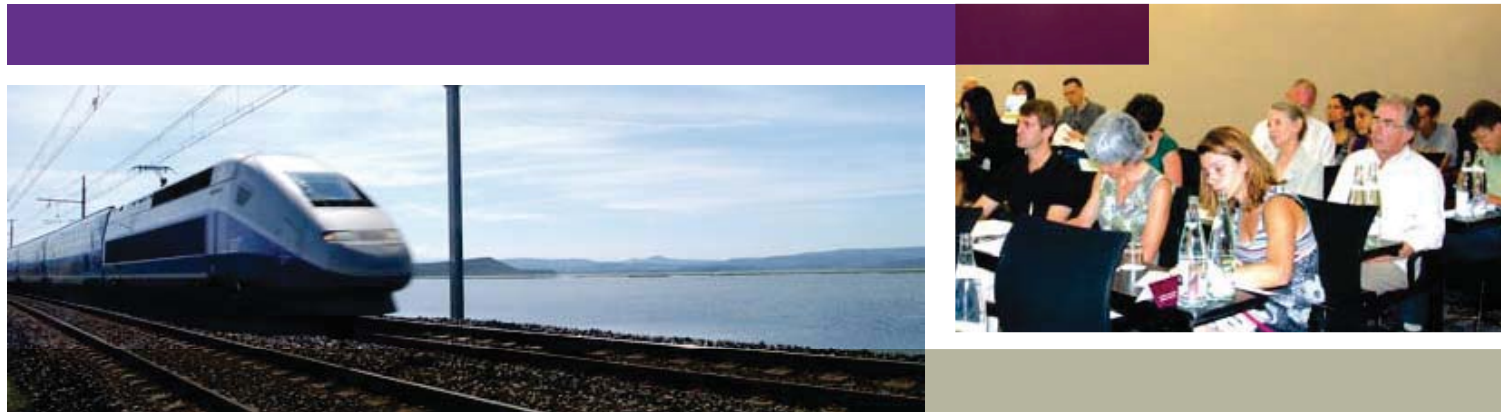
6.1.1. Bilan de la concertation Étape 1

ligne nouvelle Montpellier-Perpignan



Bilan de la concertation

Étape 1 : Février 2010 - Juin 2011



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.



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 :

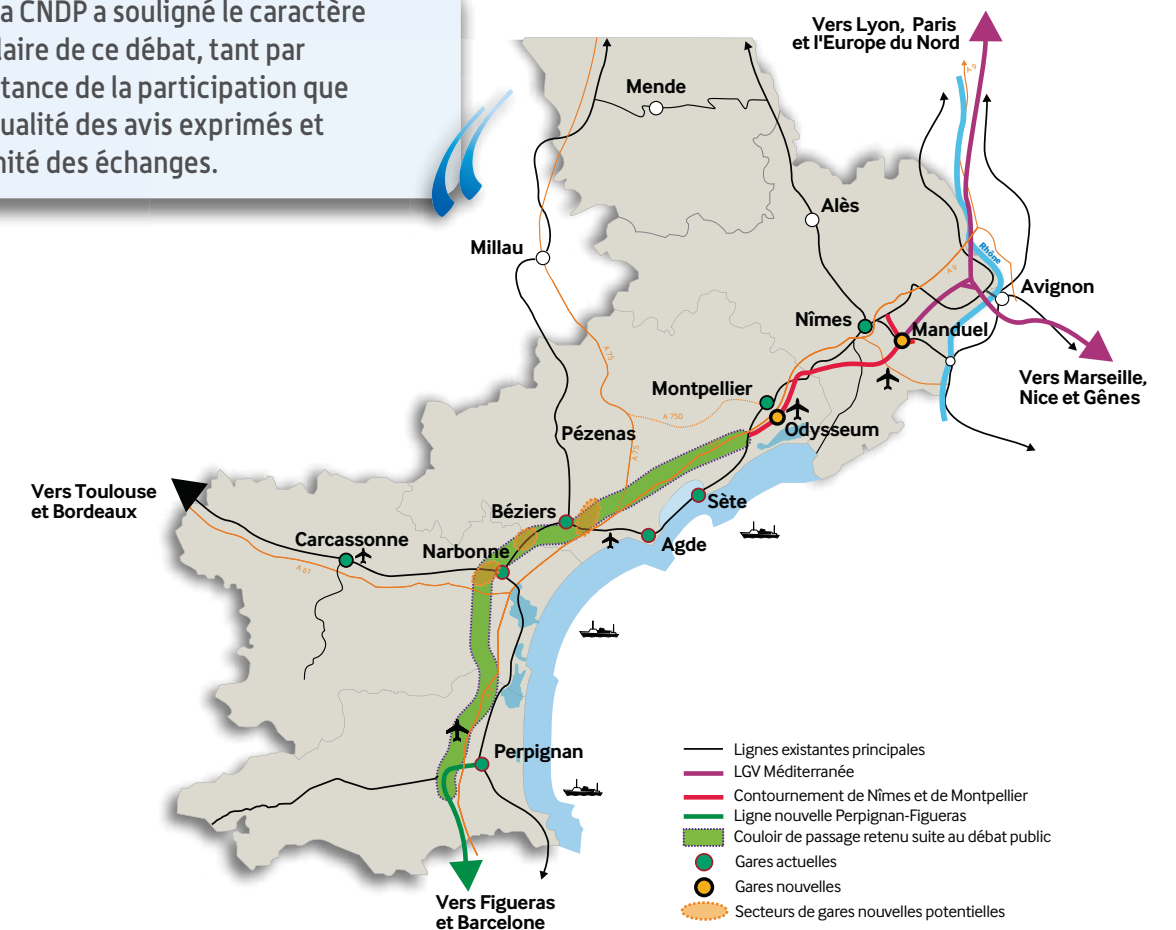
- **12 réunions publiques** (3 500 participants) ;
- **2 journaux du débat** ;
- **83 cahiers d'acteurs** ;
- **669 contributions et avis** ;
- **19 780 connexions** Internet et **1 988 questions** posées sur le site ;
- **600 articles de presse** écrite, sujets de radio ou de télévision.

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, complémentairement 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.

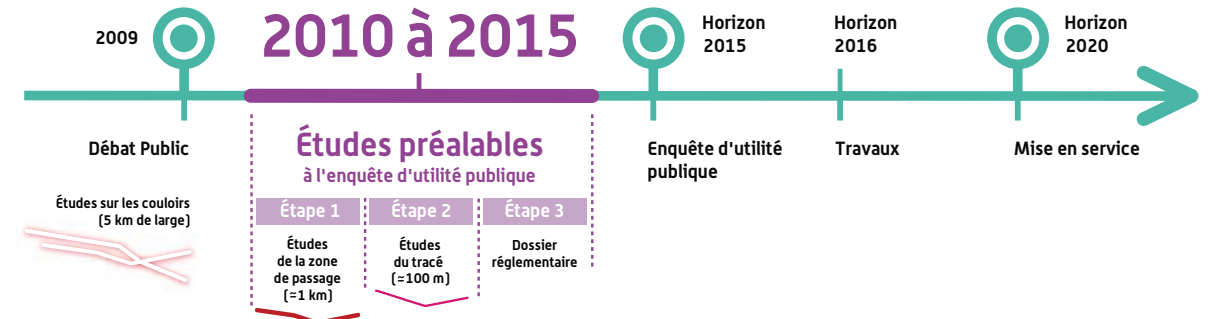
Cette large communication participe d'une démarche d'ouverture, voulue par Réseau Ferré de France.

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-financiers 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-financiers 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.

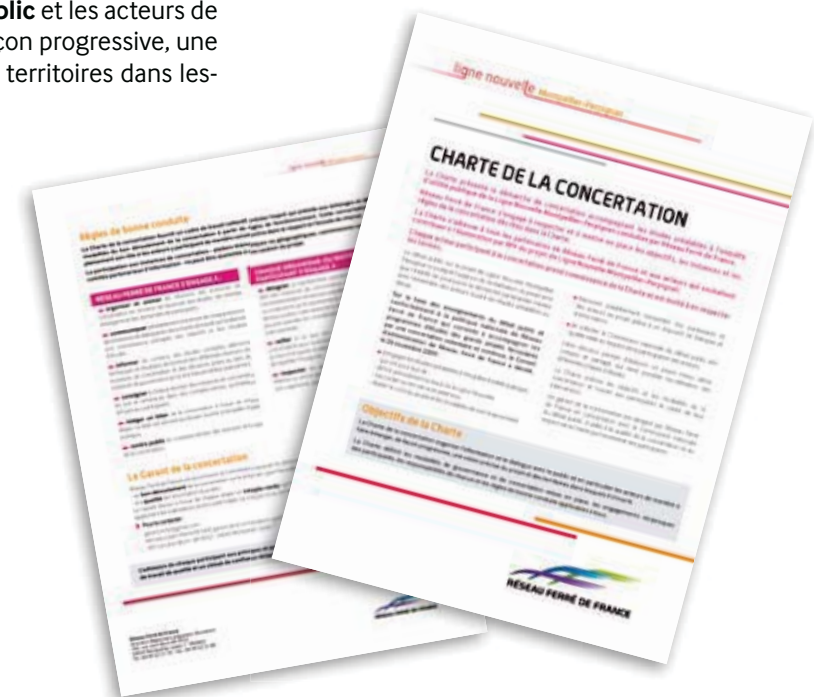
La Charte présente la démarche de concertation accompagnant les études préalables à l'enquête d'utilité publique. Elle s'adresse à tous les partenaires de Réseau Ferré de France et aux acteurs qui souhaitent contribuer à l'élaboration du projet.

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



M. Richer, Garant de la concertation

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.

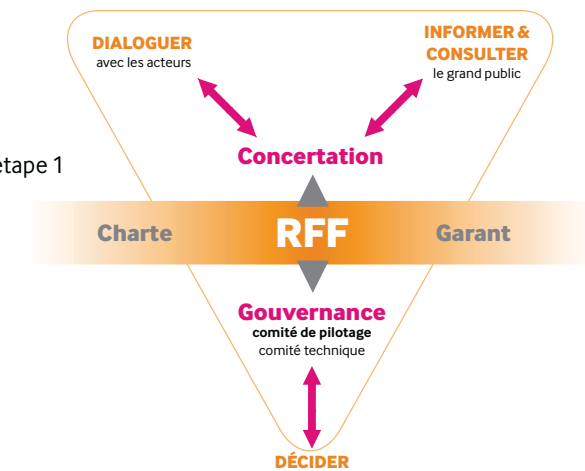
De par son action, il assure la continuité de l'action de transparence menée par la CNDP. M. Richer assiste, tant que possible, à l'ensemble des réunions de gouvernance et de concertation. Ainsi, au cours de l'étape 1, le garant a participé :

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

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 ambitieux**, 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.

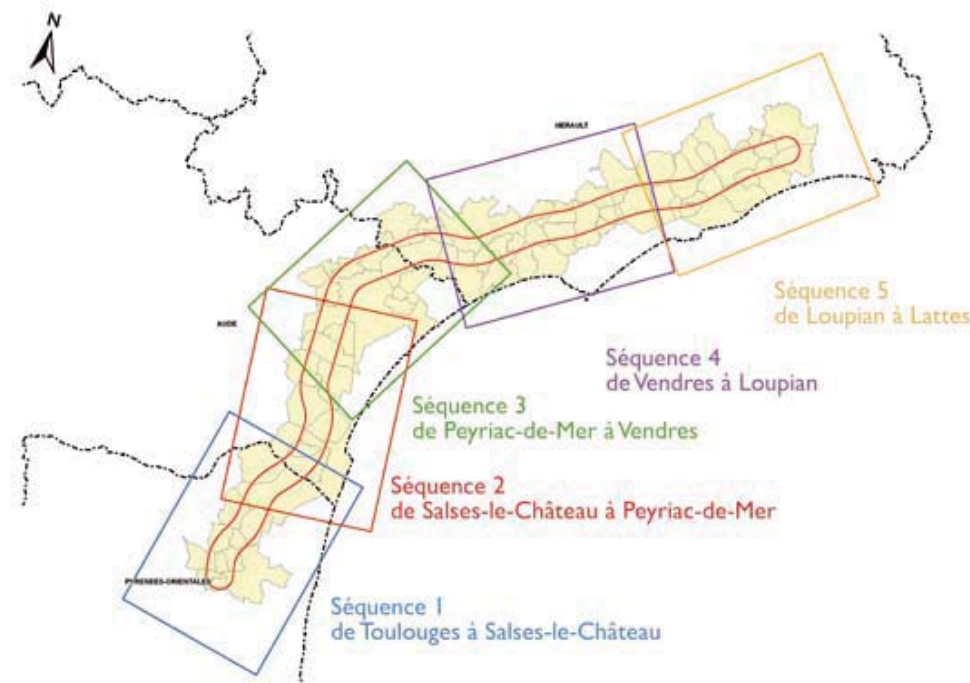
Ces réunions sont organisées avec les élus selon des sections géographiques prédéfinies. **Cinq séquences du projet** d'environ 30 km chacune ont été identifiées à partir des fonctionnalités du projet et des grandes entités géographiques régionales.

→ **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)

2.3 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.

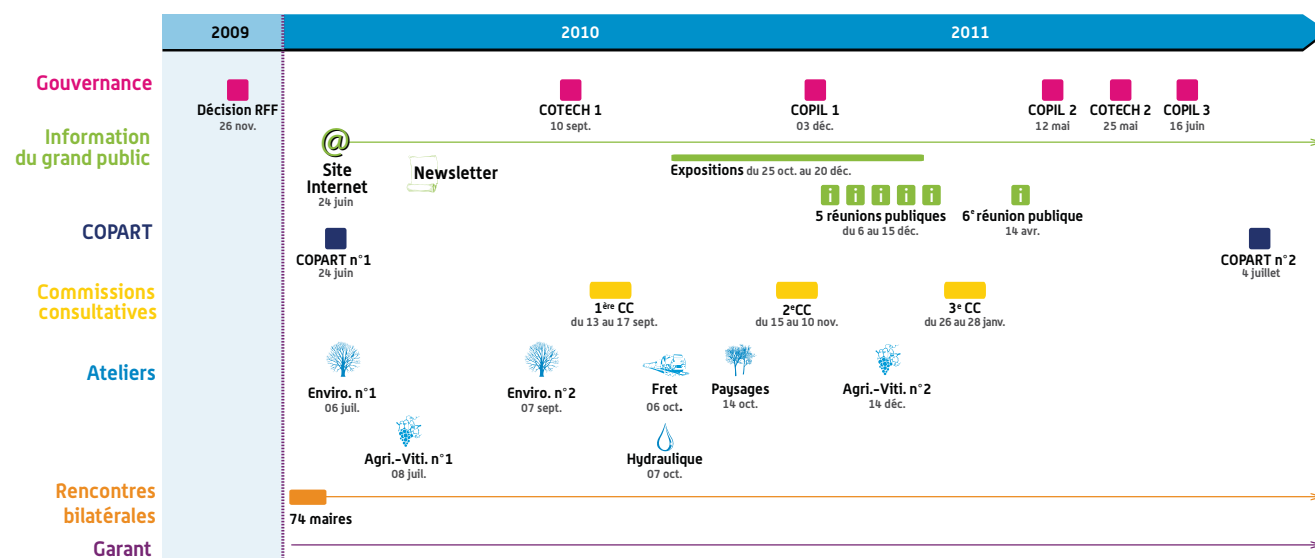
De novembre 2010 à janvier 2011, plus de 3 800 visiteurs ont consulté le site en y passant en moyenne 5 minutes.

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.

Planning de la concertation de l'étape 1



■ **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.

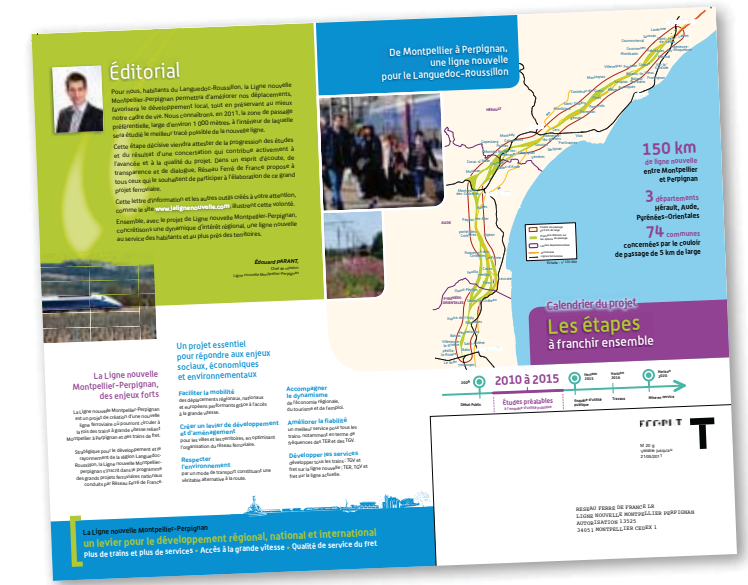


- **Le document d'information « tabloïd »** met en évidence les bénéfices du projet pour les hommes et le territoire, le calendrier, le dispositif de concertation et les outils mis à la disposition du grand public. Ce document de 4 pages se veut synthétique et apporte une compréhension globale du projet.

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 COPLI.

➔ 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 1000 à 10000 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
	Séquence 3	La Palme	Du 29/11 au 06/12/2010
		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
	Séquence 4	Lespignan	Du 09 au 16/11/2010
		Peyriac-de-Mer	Du 30/11 au 07/12/2010
		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	
Montagnac		Du 07 au 14/12/2010	
Séquence 5		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	
Mireval, Saint-Jean-de-Vedas	Du 07 au 13/12/2010		
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

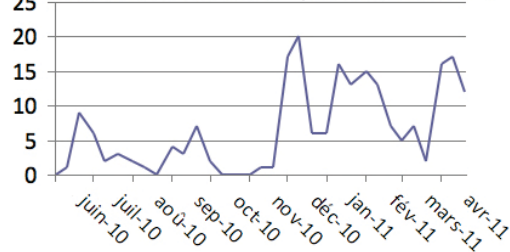
B. Les relations presse et leurs retombées

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

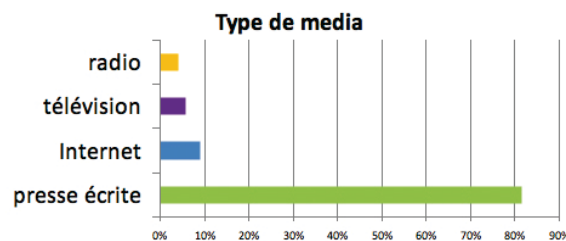
- **Communiqués de presse** pour annoncer les expositions (22 novembre 2010), la signature du protocole de financement des études (3 décembre 2010) et les réunions publiques (6 décembre 2010).
- **Dossier de presse** en novembre 2010 consacré aux grands projets ferroviaires en Languedoc-Roussillon.
- **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).

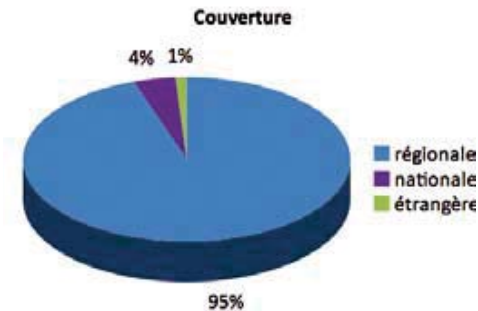
Evolution des retombées - juin 2010 à avril 2011



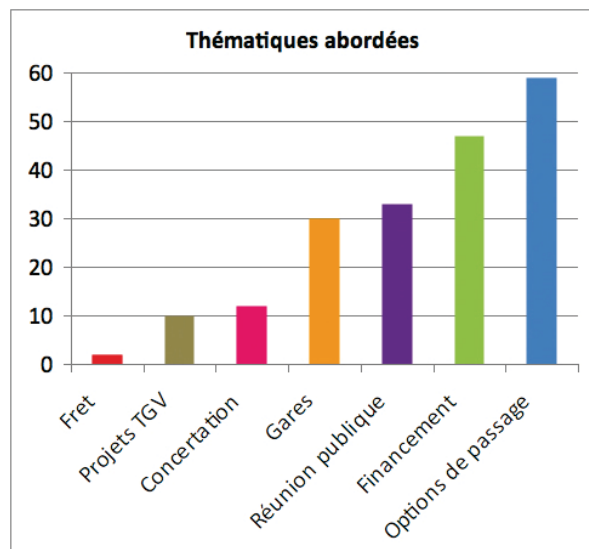
La couverture médiatique est demeurée essentiellement régionale avec une présence très importante de la presse écrite (plus de 80% des retombées). Les informations transmises sur le projet étant assez techniques, la presse écrite est le média le plus utilisé pour traiter et rendre compte de données chiffrées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



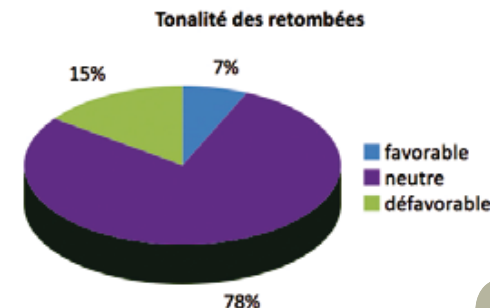
La couverture médiatique demeure essentiellement régionale à 95 %.



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.



C. Les réunions publiques

Réseau Ferré de France a souhaité organiser, dès la première étape des études préalables à la déclaration d'utilité publique, des réunions publiques au plus proche du territoire.

Les réunions publiques organisées au cœur de cinq communes (une par séquence) concernées par le projet avaient comme but de présenter l'avancée du projet et de laisser une large place au dialogue.

La participation à ces 5 réunions publiques a été soutenue : plus de 850 personnes ont ainsi pu poser leurs questions et s'informer sur le projet.

Réseau Ferré de France a largement annoncé la tenue de réunions via des affichages, relations presse et flyer.

- **Des affiches** ont été apposées dans les commerces de proximité des 74 communes concernées par le projet et dans leur mairie.
- **Un communiqué de presse** a été adressé à tous les correspondants de la presse quotidienne régionale pour annoncer les expositions (22 novembre 2010).
- **15 encarts-presse** (Le Midi Libre, TV Mag) et un plan de communication radio (France Bleu) ont complété ce dispositif d'annonce.
- **Un flyer d'information** (édité en 24 000 exemplaires) a été mis à la disposition du grand public au sein des lieux accueillant les expositions (mairies, Maisons de la Région, centres commerciaux et lieux de vie)

Suite aux 5 réunions publiques de décembre 2010, Réseau Ferré de France a organisé **une sixième réunion publique** à Coursan, pour répondre à l'ensemble des questions concernant les Basses plaines de l'Aude et apporter une information claire, précise et exacte sur le niveau d'étude du projet afin d'éviter toute crainte inutile. Cette réunion a été annoncée via des affiches apposées dans toutes les communes des Basses plaines de l'Aude, des flyers disposés dans les boîtes aux lettres, des encarts-presse et une conférence de presse.

Le contenu détaillé des réunions publiques est développé ci-après.



Réunion publique de Gigean



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 plébiscitée 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"> À 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, Courmonterral, 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, Capetang, 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.



2.4 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 Dufloy - 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'hinterland 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'hinterland 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</p> <p>Les options de passage sont discutées ; les participants donnent leurs avis motivés sur leurs préférences.</p> <p>Cours d'eau</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>RFF est informé des nouvelles exigences du SDAGE :</p> <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>Aménagements en cours ou projetés</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>De nombreuses études hydrauliques sont mentionnées par les participants : celles-ci seront fournies à RFF pour compléter ses propres études.</p> <p>Projets</p> <p>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 : - c'est le premier contact avec la profession agricole ; - les règles et les choix engageront l'avenir.</p> <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 inclut 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.</p> <p>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'années 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, Courmonterral, 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-Pénillos, 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 - 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> <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 : - 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> <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, Castelnau-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	• 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, Bouzigue, Cournonsec, Courmonterral, 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	• 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</p> <p>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</p> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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, ...). - 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>Foncier</p> <p>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, Sigeac, 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-financiers 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, Castelnau-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, Bouzigue, Cournonsec, Cournonterral, Fabrègues, Frontignan, Gigean, Lattes, Lavérune, Loupian, Mireval, Montbazin, Montpellier, Poussan, Saint-Jeand- 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	• Faire un point sur l'avancée du projet ; • Présenter le volet financier des différentes options de passage.
Sujets abordés	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». 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. 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. Viticulture Quelle que soit l'option de passage choisie, le projet traversera des zones AOP entre Loupian et Florensac. 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. 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. 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.
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.]



3.1 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'approprier 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 événement.

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

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.

■ **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.

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 présentations 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 enjeu, 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 préférentielles. 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

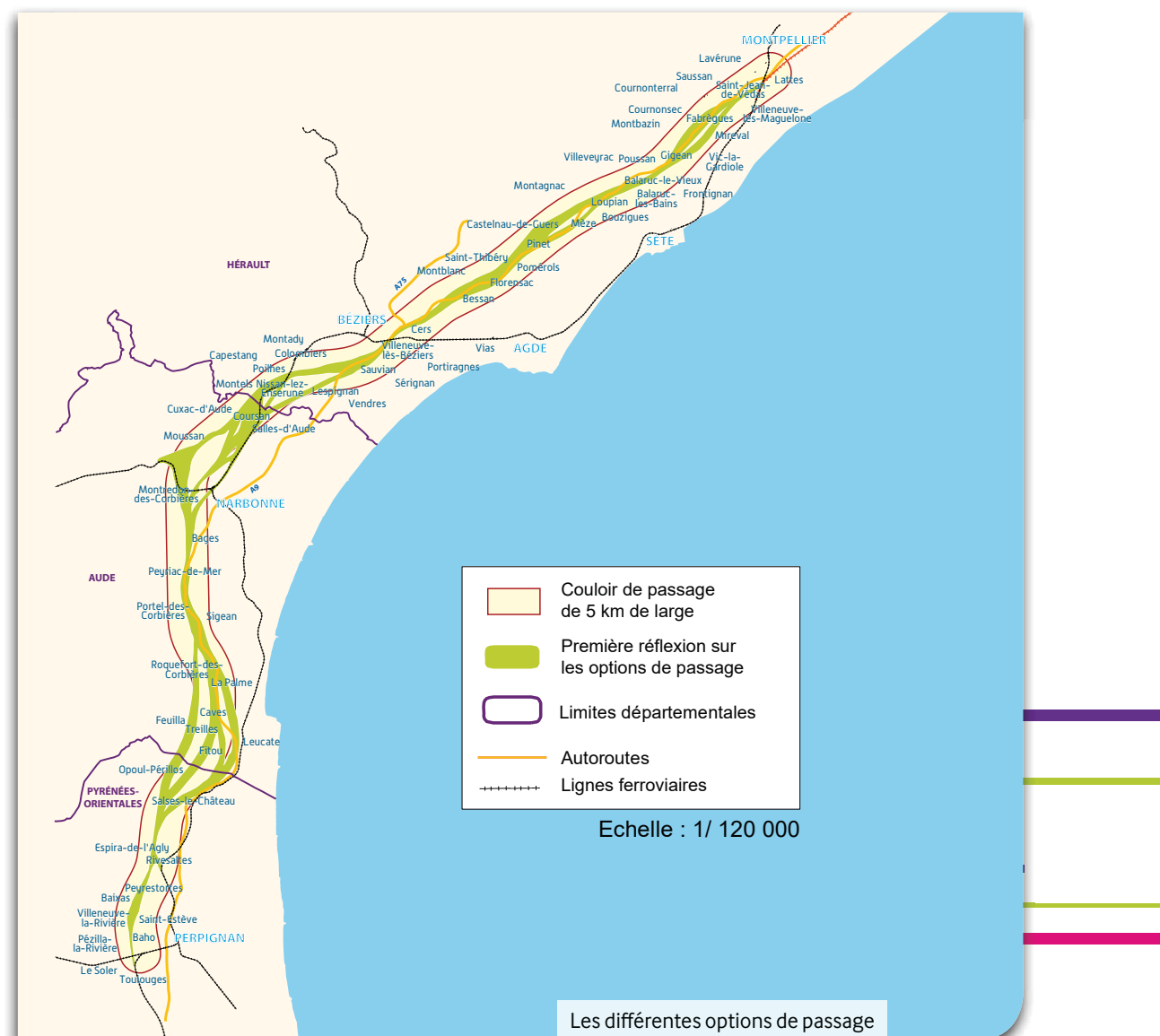
La concertation a permis d'avancer et de préciser la volonté des différents acteurs concernant les potentielles gares nouvelles dans le Narbonnais et le Biterrois.

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

6.1.2. Compte-rendu du garant

**Compte-rendu du garant de la concertation,
accompagnant la première étape
des études préalables à l'enquête d'utilité publique
de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP),
conduites par Réseau Ferré de France**

Le présent rapport a été établi de manière indépendante du bilan dont RFF a la charge à la fin de cette première étape et de la consultation des élus, des acteurs socio-économiques et des associations confiée au représentant du gouvernement.

Il s'en tient à un plan simple examinant d'abord le cadre de la concertation (origines, définition, principes), puis son déroulement (chronologie, recours aux différents instruments de dialogue et d'information), avant un jugement critique assorti de quelques suggestions.

Sommaire

I . Le cadre général de la concertation

- 1 . Avant le début des études
 - A . L'origine du projet de LNMP
 - B . Le débat public
 - C . L'expérience acquise de la concertation
- 2 . Mise en place de la concertation pendant les études
 - A . La mission d'études de RFF
 - B . La gouvernance parallèle à la concertation
 - C . La mission du garant
- 3 . Dialogue et information, les principes de la concertation
 - A . Dialoguer avec les acteurs
 - B . Informer le public

II . Analyse du déroulement de la concertation

- 1 . Chronologie d'ensemble
- 2 . Usage des instruments de la concertation
 - A . Les moyens du dialogue avec les acteurs
 - a . les ateliers
 - b . les commissions consultatives
 - c . le Comité Partenarial d'Information
 - d . le dialogue quotidien
 - B . L'information du grand public
 - a . les documents d'information
 - b . les expositions
 - c . les médias
 - d . le site internet
 - C . Gros plan sur les réunions publiques

III . Jugement critique sur la concertation

- 1 . Le respect de la charte
 - A . Le garant a-t-il pu accomplir sa mission ?
 - a . participation sur le terrain
 - b . documents mis à sa disposition
 - c . recours pour les acteurs et le public
 - B . Les engagements du maître d'ouvrage ont-ils été tenus ?
 - C . Les principes de la concertation ont-ils été respectés ?

- D . Les objectifs de la concertation ont-ils pu être atteints ?
a . déterminer les critères de choix de la ZPP
b . échanger sur les points difficiles du couloir

2 . Les limites de l'amélioration de la concertation

- A . L'impossible concertation idéale
B . Une certaine méfiance du public
C . La gageure des propositions alternatives
D . Les liens de la gouvernance et de la concertation

3 . Quelques suggestions

- A . Organiser des réunions publiques sur mesure
B . Associer la représentation de l'Etat aux réunions publiques
C . Augmenter le nombre des réunions publiques
D . Susciter l'intérêt des médias
E . Acheter de l'espace d'information dans les médias
F . Valoriser le site internet
G . Imaginer de nouveaux documents d'information.

Conclusion

I . Le cadre général de la concertation.

1 . Avant le début des études.

A . L'origine du projet de LNMP

C'est un projet ancien.

Le tracé de la ligne actuelle remonte au milieu du 19^{ème} siècle. Elle accueille aussi bien le fret que le trafic national ou international, à une vitesse réduite.

Le projet de LNMP sur 150 km, traversant les trois départements de l'Hérault, de l'Aude et des Pyrénées-Orientales, a été étudié par la SNCF dès le début des années 1990. Un avant-projet sommaire a été approuvé en 1995 et qualifié de Projet d'Intérêt Général en 2000. Il ne concernait alors qu'une ligne à grande vitesse et n'a pas été suivi de réalisation.

Le projet a été repris par RFF après le Grenelle de l'Environnement de 2007, en raison de son intérêt pour la liaison entre la péninsule ibérique, la France et le nord de l'Europe, de son importance en termes socio-économiques et d'aménagement du territoire, spécialement pour la Région Languedoc-Roussillon, et de la nécessité, au titre du développement durable et de la lutte contre le réchauffement climatique, d'une nouvelle répartition entre modes de transport des marchandises.

Il a pris en compte la réalisation, au sud, d'une ligne à grande vitesse entre Barcelone et Figueras ainsi que d'une section internationale entre Figueras et Perpignan et, au nord, le contournement de Nîmes et Montpellier par une ligne mixte (grande vitesse et fret).

B . Le débat public

C'est un projet déjà largement débattu.

Saisie du projet en 2008 par RFF, la Commission Nationale du Débat Public a décidé d'organiser elle-même un débat public. Les études préalables au débat ont bénéficié de la participation de l'Etat, du Conseil Régional, des conseils généraux et des communautés d'agglomération concernées.

Le débat public s'est déroulé du 3 mars au 3 juillet 2009, sur la base d'un dossier présentant quatre scénarios :

- une ligne nouvelle pour les seuls trains à grande vitesse, à 320 km/heure,
- une ligne nouvelle mixte pour les trains de marchandise et les trains à grande vitesse, à 220 km/h,
- une ligne nouvelle mixte pour les trains de marchandise et les trains à grande vitesse, à 300 km/h,
- le doublement partiel de la ligne existante.

La Commission Particulière chargée de l'organisation du débat et la Commission Nationale ont présenté leur compte rendu et leur bilan le 25 Août 2009.

Au vu de ces documents, considérant que le débat public avait très largement confirmé l'opportunité de la LNMP et qu'il avait souligné la nécessité d'élaborer un projet finançable par l'ensemble des partenaires, gage de sa réalisation à l'horizon 2020, RFF a décidé le 26 novembre 2009 d'en poursuivre les études afin de :

- préciser le tracé dans la zone de passage préférentielle (ZPP),
- évaluer les contraintes liées à la grande vitesse et à la mixité,
- recenser et hiérarchiser les sensibilités environnementales,
- préciser les conditions de financement de la ligne nouvelle,
- élaborer les études préalables à la déclaration d'utilité publique.

Le projet doit s'inscrire dans le couloir (5000m de large) « plaine littorale » entre Montpellier et Narbonne et « Corbières littorales » entre Narbonne et Perpignan, avec aptitude à la grande vitesse sur tout son linéaire et à la mixité sur les sections les plus circulées. L'itinéraire est inscrit par l'Union Européenne parmi ses projets prioritaires.

C . L'expérience acquise de la concertation.

Le passé augure bien de la concertation en cours. Avant même le débat public, la mise au point du dossier du maître d'ouvrage avait permis à RFF de travailler en collaboration avec les collectivités territoriales et les services de l'Etat, comme avec les acteurs socio-économiques et les associations. Ainsi que le souligne la CPDP dans le compte rendu du débat, l'équipe projet avait « déjà pu mesurer les attentes de ces partenaires et construire une relation de confiance avec eux ».

Pendant le débat public, la présentation du projet et l'échange avec la population au cours de 12 réunions publiques totalisant 3500 participants a permis à RFF de compléter cette expérience du dialogue et d'en mesurer les bénéfices. Comme l'a noté la CNDP dans son bilan, « toutes les catégories d'acteurs...ont très activement participé aux discussions...Le maître d'ouvrage... s'est efforcé d'apporter des réponses claires et argumentées à toutes les questions... Ce débat s'est déroulé dans d'excellentes conditions, les échanges ont été approfondis, l'assistance satisfaisante, l'ambiance jamais tendue ». 3500 personnes ont participé au débat qui a donné lieu à 83 cahiers d'acteurs, 2000 questions, 669 avis et 18000 connexions au site internet.

2 . Mise en place de la concertation pendant les études.

A . La mission d'études de RFF

Elle repose sur une équipe déjà confirmée.

La poursuite des études, prévues pour durer de 2010 à 2015, en vue du lancement à cette dernière date de la procédure d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, a en effet été confiée à la Mission LNMP, placée sous la responsabilité du Directeur Régional de RFF, M. Christian Petit, et constituée d'une équipe de cinq personnes à temps complet et deux à temps partiel, dirigées par un Chef de Mission, M. Edouard Parant. Au sein de cette équipe, qui avait déjà porté le débat public, Mlle Anne-Lise Gibbe est plus spécialement chargée de la concertation (cf. ci-après) avec l'assistance de deux sous-traitants, l'un pour l'organisation matérielle des rencontres, l'autre pour les divers aspects techniques de la communication.

Devant progressivement mener à l'enquête d'utilité publique, ces études se déroulent en trois étapes :

- la première doit seulement permettre de choisir une zone de passage préférentielle, c'est-à-dire un fuseau d'environ 1000m de large au sein du couloir de 5000m retenu à l'issue du débat public. La définition de la consistance et des caractéristiques principales du projet d'infrastructure, s'agissant notamment des fonctionnalités ferroviaires (mixité voyageurs/marchandises) et des modalités de desserte des agglomérations n'interviendra qu'ensuite.
- la deuxième doit permettre de retenir une bande de 500m où s'inscrira le tracé définitif soumis à l'enquête publique,
- la troisième doit enfin permettre d'établir le dossier réglementaire pour l'enquête.

Il s'agit, dans les deux premières étapes et afin de choisir le meilleur tracé, de faire la synthèse de nombreux facteurs :

- caractères environnementaux (environnement humain en premier lieu, agriculture, habitat, zones d'activité, patrimoine culturel, environnement physique, contexte climatique, eau potable, inondations, géologie, biodiversité...),
- aspects économiques et sociaux,
- prévisions de trafic,
- rentabilité économique et utilité sociale du projet (évaluation du coût des travaux comme de la préservation et de la sauvegarde des territoires traversés).

Ces études, réalisées pour la première étape par sept bureaux d'ingénierie technique, couvrent donc un vaste champ :

- reconnaissances topographiques,
- études environnementales et d'infrastructures,
- enquêtes et études de trafic de voyageurs,
- études de trafic de fret,
- études socio-économiques,
- études de capacité d'exploitation.

Leur coût prévisionnel s'élève à 42 millions d'euros pour les trois étapes. La manière dont les différents co-financeurs contribueront à ce programme est déterminée par le Comité de Pilotage évoqué dans le chapitre « gouvernance » ci-après.

B . La gouvernance parallèle à la concertation.

Ces deux démarches, bien que parallèles, se rejoignent ...

Un Comité de Pilotage (le COPIL), placé sous la présidence du Préfet de la Région Languedoc-Roussillon, rassemble les partenaires co-financeurs, oriente les études, en valide les résultats et retient en particulier la zone de passage préférentielle de 1000m (ZPP), en fin de première étape. Ce choix doit être entériné par une décision ministérielle comme, en fin de deuxième étape, la bande de 500m où s'inscrira le tracé définitif.

Un Comité Technique (le COTECH) réunit les services des partenaires co-financeurs et ceux de RFF pour l'analyse préalable des propositions préparées par RFF et soumises au COPIL.

Le Préfet de Région coordonne l'élaboration d'un protocole-cadre entre les partenaires afin de définir les modalités d'organisation des études et de leur financement. Il mène les discussions de mise au point des conventions de financement précisant ce protocole. La première de ces conventions doit permettre le financement de l'étape 1 et partiellement de l'étape 2.

C . La mission du garant de la concertation.

. La définition de sa mission.

Vigilance et indépendance en sont les maîtres-mots.

Le paragraphe final de la décision du 26 novembre 2009 de RFF présentée plus haut dispose que le projet de LNMP doit être conduit dans le cadre d'une large concertation. Le maître d'ouvrage l'organise mais a souhaité que la CNDP puisse veiller au respect de la participation des acteurs à ce processus.

La CNDP a donc demandé à RFF de nommer un « tiers garant », personne indépendante, par une décision partagée avec la Commission. Le Président de RFF a bien voulu me confier cette mission et la CNDP a confirmé cette désignation le 3 mars 2010. Le contrat a été signé le 30 avril 2010.

Le 12 juillet 2010 a été publiée la loi portant engagement national sur l'environnement (loi Grenelle 2) dont le titre VI comporte en son chapitre IV la possibilité de désigner un garant chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public pendant la phase postérieure au débat public et jusqu'à l'enquête publique. Le dispositif mis en place pour la LNMP a donc constitué une préfiguration de la loi.

La mission prendra fin au dépôt du dossier préparatoire à la deuxième décision ministérielle. Elle requiert que jusque là le garant veille tout particulièrement :

- au respect de l'information et de la consultation du public,
- à l'application d'une charte de la concertation, qui en précise les modalités et notamment la nature, la composition et le rôle des instances de dialogue à mettre en place ainsi que les dispositifs de participation du public,
- au bon usage des outils d'information et de communication prévus par cette charte.

Elle s'exerce en toute indépendance vis-à-vis des services de RFF ou de toute autre partie prenante et dans une stricte neutralité à l'égard du projet.

. La charte de concertation.

Elle a été présentée le 24 juin 2010 au Comité Partenarial d'Information et approuvée par le Comité de Pilotage le 3 décembre 2010.

Il suffit de rappeler ici , à propos de ce document,

- qu'il marque la continuité avec le débat public qui a précédé,
- qu'il décrit les organes de gouvernance déjà mentionnés et les instances de concertation dont le fonctionnement sera exposé plus loin,
- qu'il souligne les objectifs d'information et de dialogue qui doivent faire émerger, de façon progressive, une vision précise du projet,
- qu'il fixe des règles de bonne conduite pour tous les acteurs,
- que le garant, dès sa désignation, a pu être associé à son élaboration par RFF sous l'égide de la CNDP, lors d'une réunion de travail au siège de cette dernière le 20 mai 2010 et lors d'échanges avec l'équipe locale.

3 . Dialogue et information, les principes de la concertation.

A . Dialoguer avec les acteurs.

Il s'agit d'écouter et de répondre.

Fort de l'expérience acquise (cf. plus haut), le maître d'ouvrage peut s'appuyer pour cette nouvelle période sur une culture éprouvée de la concertation, et ceci dès la première étape. Il peut compter en particulier sur la connaissance de la palette des différents acteurs rencontrés précédemment. On va donc essayer de les situer.

. Les spécialistes, leur expertise et les « ateliers ».

Le maître d'ouvrage entend mettre à profit, lors de rencontres avec les spécialistes, leur expérience de techniciens et d'experts, pour rechercher la solution des problèmes essentiels, transversaux ou localisés, qu'il va rencontrer dans l'élaboration du projet. Leurs connaissances sont exploitées dans des ateliers, organisés par sujet ou par zones géographiques présentant des caractéristiques communes, où les apports d'information et échanges vont contribuer ensuite à orienter les études.

RFF réunit donc sous sa présidence des représentants d'organismes socioprofessionnels, d'associations, avec aussi des services de l'Etat, pour des séances de travail et d'échange dans les domaines suivants :

- Agriculture, viticulture, questions foncières,
- Environnement,
- Transport de marchandises,
- Hydraulique et milieux aquatiques,
- Traversée des massifs de la Gardiole et des Corbières.

. Les élus et les « commissions consultatives ».

Il s'agit d'utiliser au mieux leur connaissance du territoire et de manifester le respect de leur désignation par le suffrage universel en les associant étroitement à l'élaboration du projet. Les élus des collectivités locales et les organismes publics des territoires concernés (communes, communautés de communes et d'agglomération, départements, région, avec les services de l'Etat) sont rassemblés au sein de cinq Commissions Consultatives, selon un découpage des 150 km de ligne nouvelle en cinq tronçons, et appelés régulièrement à donner leur avis sur les propositions à présenter aux instances de gouvernance.

Sous la présidence d'un représentant de l'Etat, ils ont à connaître en commun du résultat des études, des réflexions des ateliers et des propositions de RFF quant à la zone de passage préférentielle de 1000m pour la première étape, puis quant à la bande de 500m où s'inscrira le tracé, pour la deuxième. Ces rencontres doivent être l'occasion d'un dialogue, aussi riche et approfondi que possible car au plus près du terrain, non seulement entre les élus et leurs autres interlocuteurs, dont naturellement en premier lieu le maître d'ouvrage, mais aussi entre les élus eux-mêmes, dont certains sont également co-financeurs.

. Les consultations générales au sein du « comité partenarial d'information ».

Il faut rassembler parfois l'ensemble des interlocuteurs.

L'objet des CPI est de réunir tous les acteurs de la concertation, lors de réunions d'étapes pour présenter l'avancement du projet, en présence des cofinanceurs et sous la présidence du Préfet de Région. Ces rencontres plénières de bilan, au croisement de la gouvernance et de la concertation, assurent l'information générale de tous sur l'avancement des études, les attentes des acteurs et les décisions du Comité de Pilotage. Elles peuvent être une occasion privilégiée pour vérifier le bon fonctionnement de la concertation.

. Le « dialogue quotidien » assuré par le maître d'ouvrage.

Si la concertation doit être formalisée au sein d'instances prévues à cette fin par la charte, le fonctionnement de ces dernières n'exclut évidemment pas le dialogue habituel entre un maître d'ouvrage et tous ses interlocuteurs de chaque jour, élus, socioprofessionnels, associatifs, services publics ou simples citoyens, à l'occasion de multiples rencontres particulières, de demandes de renseignements, de visites de terrain ou de réunions ad hoc. Ce dialogue peut être recherché par les acteurs ou entrepris à l'initiative de RFF et surtout de l'équipe de mission. Même s'il est difficile d'en rendre compte de manière synthétique, prendre la mesure de son ampleur fait aussi partie de la mission du garant de la concertation.

B . Informer le public.

Le dialogue à entretenir avec les acteurs de la concertation ainsi définis est indispensable mais ne saurait toutefois faire oublier l'exigence de l'information et de la consultation du grand public dans son ensemble. Pour atteindre directement ce dernier, des techniques et moyens différents mais tout aussi diversifiés sont indispensables car les acteurs eux-mêmes ne peuvent suffire à assurer le relais de la communication.

.La diffusion de l'information par le maître d'ouvrage.

Elle va toucher le public par plusieurs canaux :

- La diffusion de documents d'information, adressés ou distribués, tout au long du processus d'études.
- La présentation d'expositions sur le projet et son évolution, organisées à l'occasion des différentes réunions publiques, ou présentées dans des lieux de grande fréquentation.
- L'utilisation des divers medias, télévision, radio, presse locales.

.La communication « interactive ».

Elle doit permettre de recueillir les avis et attentes du public de plusieurs manières.

- Le site internet du projet devrait permettre à la fois de diffuser l'information et de recevoir en retour les commentaires des internautes
- Les réunions publiques sont un moment d'échanges privilégié et spontané.

L'application de chacune de ces méthodes et leurs résultats seront commentés ci-après.

Le financement des frais de la concertation est prévu par les conventions Etat /RFF/Région/ autres collectivités.

II . Analyse du déroulement de la concertation.

1. Chronologie d'ensemble.

Cette chronologie est en relation étroite avec le déroulement des études d'une part et avec les décisions de la gouvernance de l'autre.

S'agissant des études, la constitution de la Mission a été suivie de l'établissement des cahiers des charges, puis de la sélection des bureaux d'études et de la passation des marchés, dont il convient de souligner qu'ils n'ont pu être financés, à l'origine et avant l'assentiment des autres participants, que grâce à une avance de RFF. Les résultats de ces études ont ensuite été présentés progressivement au maître d'ouvrage, permettant d'alimenter la réflexion des instances de concertation puis d'établir les propositions de zone de passage préférentielle.

Les principes de la gouvernance ont quant à eux été arrêtés lors du Comité Technique du 6 Septembre 2010. Un premier engagement de principe pour le financement de la totalité des études a ensuite été pris lors d'un Comité de Pilotage du 3 Décembre 2010, en même temps qu'était approuvée la Charte de concertation validée, rappelons-le, dans un Comité Partenarial, dès le 24 Juin 2010. Toutefois le financement des études exigeait encore la signature officielle d'un protocole d'accord entre les co-financeurs et de conventions de financement. Le protocole n'a été signé que le 12 Mai 2011, lors d'un déplacement à Montpellier de M. Thierry Mariani, Secrétaire d'Etat chargé des Transports. (L'absence de deux partenaires importants n'a pas à être commentée par le garant. Elle a cependant fait l'objet de remarques des autres cofinanceurs, dans la mesure où cette défection peut nuire à l'image d'unanimité régionale indispensable en raison par exemple de la concurrence entre les divers projets de développement ferroviaire).

On constate donc d'une manière générale que depuis la fin du débat public le rythme des études et de la concertation a été en avance sur celui de la gouvernance. RFF a su anticiper, pour ne pas retarder le déroulement des études, sur les décisions formelles de la gouvernance concernant à la fois leur financement et l'organisation de la concertation.

Ce préfinancement a permis de respecter un calendrier général rigoureusement construit en ce qui concerne le dialogue avec les acteurs et la participation du public. Cela a été le cas tout spécialement pour les réunions consultatives avec les élus, qui n'ont pas donné lieu entre septembre 2010 et janvier 2011 à moins de trois séries de rencontres :

- juin 2010 : Comité partenarial et présentation de la charte de concertation,
- juillet 2010 : Premiers ateliers,
- septembre 2010 : Première série de commissions consultatives,
- octobre 2010 : Nouveaux ateliers,
- novembre 2010 : Deuxième série de commissions consultatives,
- décembre 2010 : Premières réunions publiques,
- janvier 2011 : Troisième série de réunions consultatives.

Ce déroulement a bien répondu à un souci de concertation sincère dans la mesure où, après la décision de poursuivre le projet, les travaux des ateliers, la production des bureaux d'études et la réflexion du maître d'ouvrage ont alimenté, par avancées successives vers la définition de la zone de passage préférentielle, les présentations faites aux élus, au public et aux co-financeurs. Chacun a pu jouer son rôle au moment opportun.

2. Bon usage des instruments de la concertation.

A . Les moyens du dialogue avec les acteurs

Il est indispensable de rappeler qu'il s'agissait non d'initier un dialogue mais de le poursuivre, avec des partenaires déjà connus pour la plupart du maître d'ouvrage, et depuis plusieurs années.

a. Les ateliers.

Entre Juillet et décembre 2010, RFF a réuni 7 ateliers, selon un calendrier serré lui aussi par rapport au début des études, avec une localisation judicieuse des réunions en fonction des thèmes abordés, une assistance de 30 personnes en moyenne (de 13 à 51, certaines rencontres regroupant de nombreux professionnels). Leur participation a pu être très active en raison d'une compétence souvent très affirmée et d'une écoute attentive de RFF.

Deux ateliers sur l'environnement, en juillet et septembre 2010, se sont déroulés respectivement à Montpellier et Perpignan. Les thèmes abordés ont été :

- l'eau et les crues, la sécurité
- l'eau et la qualité environnementale
- l'impact sur les projets des collectivités locales
- les trames vertes et bleues du Grenelle de l'Environnement
- les espaces boisés
- les zones de protection spéciale
- la faune, la flore et les paysages
- les corridors écologiques
- la revégétalisation du tracé
- les nuisances sonores

Deux ateliers sur l'agriculture, la viticulture et les problèmes fonciers, se sont déroulés en juillet et en décembre 2010 à Narbonne. Les thèmes abordés ont été :

- les enjeux humains d'un tracé empruntant des terres agricoles
- la prédominance viticole entre Narbonne et Perpignan
- le domaine du Picpoul entre Agde et Sète
- la valeur des terres selon la production (AOP, vins de pays, terroirs)
- la valeur des parcelles traversées par la LN
- l'utilité d'un protocole négocié d'acquisition foncière
- le rôle de France-Domaine
- l'intérêt d'un interlocuteur unique pour RFF
- le rôle de la FRSEA et des SAFER
- la constitution de réserves foncières
- les processus de pénétration sur les parcelles pour les reconnaissances géotechnique, hydraulique et environnementale
- les inventaires faune-flore

Un atelier transport de marchandises, s'est tenu en octobre 2010, à Perpignan. Les thèmes abordés ont été :

- l'examen tous modes confondus du transport logistique en Languedoc-Roussillon
- ses perspectives à l'horizon 2020
- le développement des plateformes logistiques
- les projets d'autoroutes ferroviaires
- les opérateurs ferroviaires de proximité
- le chantier de transport combiné rail-route de Perpignan Saint-Charles

Un atelier sur l'hydraulique et les milieux aquatiques, s'est réuni en octobre 2010 à Narbonne.

Les thèmes abordés ont été :

- le recueil exhaustif des études déjà menées et en cours
- l'établissement de banques de données sur les crues par bassin
- la réglementation hydraulique
- la définition de la transparence hydraulique
- les viaducs et remblais et le dimensionnement des ouvrages
- la nécessité de prendre en compte les ouvrages de protection contre les crues en cours de construction.

Un atelier sur la traversée des deux massifs des Corbières et de la Gardiole s'est enfin tenu le 14 octobre 2010 à Béziers. Les thèmes abordés ont été :

- les enjeux écologiques
- le volet paysages
- l'impact des profils en travers, viaducs, remblais, tranchées
- la richesse faunistique et floristique des deux massifs
- les profils en long et rayons de courbure
- les carrières
- les parcs éoliens
- les sites touristiques.

De cette énumération, il ressort que les thèmes abordés ont bien couvert l'ensemble des problèmes dans chacun des domaines des ateliers. Les participants ont pu poser leurs questions et se faire entendre sans contrainte, dans la transparence et la clarté, et le maître d'ouvrage a de son côté cherché à recueillir le maximum d'informations et d'opinions utiles.

Chaque atelier a donné lieu à la présentation d'un document « power point » faisant clairement apparaître que l'objet était de déterminer les différentes options de passage, pour chacune des cinq zones géographiques correspondant aux commissions consultatives, et d'identifier les points à approfondir pour les prochaines étapes des études. La rationalité de la démarche a bien été comprise des participants : il fallait d'abord hiérarchiser les problèmes avec l'aide des techniciens et experts, puis associer à la réflexion sur les options de passage les associations, entreprises, services de l'Etat et collectivités territoriales, et enfin partager le produit de ces réflexions avec les élus lors des commissions consultatives de septembre et de novembre, sans oublier de les informer des contraintes technico-financières.

Le compte-rendu de chaque atelier a été mis en ligne sur le site internet de la LNMP, pour élargir l'information au-delà des seuls experts participants.

b. Les commissions consultatives

Il faut d'abord rappeler, en ce qui concerne le dialogue avec les élus, que la phase de concertation proprement dite a été précédée d'une visite rendue par l'équipe de mission à chacun des soixante-quatorze maires concernés. L'objet était de compléter leur information sur le projet et de les aviser de ce que le tracé « PIGé » de 1995 était susceptible d'évolutions, en raison des contraintes techniques de la mixité d'une part et de nouvelles contraintes réglementaires concernant l'environnement de l'autre. Au-delà de cette annonce d'un possible « reprofilage » de la ligne, il s'agissait aussi pour le maître d'ouvrage de recueillir des informations sur les projets des communes susceptibles d'être concernés par la LNMP.

Après cette étape qui a nécessité un gros investissement en déplacements et temps de la part de l'équipe de RFF, les commissions consultatives ont été réunies en trois séquences. Les deux premières, en septembre puis novembre 2010, ont concerné chacun des cinq tronçons géographiques d'environ 35 km.

Du sud au Nord :

- 1. Toulouges / Salses-le-Château
- 2. Salses-le-Château / Peyriac-de-Mer
- 3. Peyriac-de-Mer / Vendres
- 4. Vendres / Loupian
- 5. Loupian / Lattes

Elles ont réuni entre 15 et 34 participants, nombre raisonnable pour pouvoir recueillir les commentaires de chacun. La troisième en janvier 2011, a regroupé les cinq commissions en trois réunions, comprenant chacune près de quarante élus.

La fréquence de ces rencontres, présidées tous les deux mois par un représentant de l'Etat, préfet, sous-préfet ou directeur de préfecture, montre encore la volonté de concertation suivie du maître d'ouvrage. Le souci de calmer les appréhensions en présentant au mieux la chronologie des études et les perspectives de calendrier ne s'est accompagné d'aucune ellipse sur le fond des informations données. Le leitmotiv de ces réunions a été la nécessité de l'avis des élus, favorable ou non, sur les hypothèses de zones de passage préférentielles.

Le compte-rendu de chaque réunion, (fidèle et sans omissions, y compris lors d'échanges courtois mais incisifs de la part de certains élus, quant à une supposée position préconçue du maître d'ouvrage sur le tracé, quant à l'emplacement possible d'une gare ou encore au manque de transparence qu'aurait pu présenter le débat public) a été très vite diffusé à chacun et publié aussi rapidement sur le site internet de la LNMP.

Les axes de présentation lors des trois séries de commissions consultatives ont été les suivants :

En septembre 2010 :

- restitution par RFF des études déjà entamées
- présentation des options de passage identifiées respectivement par les ateliers et par RFF
- réactions des élus sur ces options
- débats sur les aspects hydrauliques et viticoles, l'emplacement des gares,
- l'opportunité de retenir le tracé « PIGé », la traversée des zones industrielles sensibles. Ces derniers sujets ont d'ailleurs été évoqués lors des trois séries de réunions.

En novembre 2010 :

- focus de RFF sur les options de passage
- échanges après la présentation de la maquette « vue d'avion et en trois D » pour mieux apprécier le relief et les différentes options
- réactions plus précises des élus quant à leurs craintes ou leurs préférences.

En janvier 2011 :

- présentation après études techniques et financières des différentes options et de leurs coûts
- reprise des débats entamés lors des premières commissions.
- tentative pour dégager les zones de passage majoritairement préférées.

Le maître d'ouvrage ayant opté pour des comptes-rendus complets et précis et pour des documents de présentation faisant place aux débats de la précédente série de commissions, sa démarche, même si elle n'a pas toujours suscité l'unanimité sur le fond, n'a pas, à la connaissance du garant, suscité de critiques quant à la méthode progressive ainsi suivie. L'organisation logistique, dont le soin apporté aux invitations, a aussi toujours été excellente.

c. Le Comité Partenarial d'Information.

Compte tenu de la priorité à donner dans l'information aux cofinanceurs et aux élus, le COPART n'a pu être réuni qu'une seule fois, au début du processus de concertation, le 24 Juin 2010, avec 110 participants, à Montpellier.

La présentation de la charte de concertation par l'équipe de mission et par le garant lui-même n'a pas donné lieu à commentaires, approbation lui ayant été donnée sans débat dans la confiance en la capacité de communication déjà avérée de la part de RFF. Pour le reste, cette réunion de lancement, présidée par le Directeur Régional de RFF, a été l'occasion de rappeler la décision prise à l'issue du débat public, de présenter le premier point d'avancement des études et le calendrier et d'échanger avec la salle.

Les questions, très diverses mais encore générales à ce stade liminaire, ont porté sur l'avenir des terrains rendus inconstructibles par le PIG, la mixité, le coût des études, celui des travaux selon le profil (remblais, tranchées, tunnel), le financement européen, les relations entre le tracé et le schéma des carrières, les flux touristiques estivaux, le raccordement avec le contournement Nîmes-Montpellier...etc...

Le prochain Comité Partenarial devrait être réuni au début du mois de juillet, aussitôt après la réunion où le COPIL pourrait valider les propositions de zone de passage préférentielle.

d . Le dialogue quotidien.

Le garant s'est fait communiquer par le maître d'ouvrage la liste des rencontres bilatérales très nombreuses (plus de 150) et variées de l'équipe LNMP, hors instances de concertation, dès la décision de RFF suite au débat public et tout au long de la première phase d'études. Elles ont concerné aussi bien des précisions à apporter aux élus sur des points insuffisamment développés lors des commissions, que le recueil de précisions réglementaires auprès des services de l'Etat, en matière de patrimoine, de protection de la nature ou de risques technologiques, ou que des discussions avec les experts, associations ou socio-professionnels (dont la profession agricole).

Le garant a également participé, en observateur de la méthode, à l'une des rencontres avec l'un des maires intéressés par le tracé, au printemps 2010 et avant le début de la concertation formelle et pu mesurer ainsi le souci d'information préalable et d'échanges de RFF sur les projets communaux intéressant le projet de LNMP.

2. L'information du grand public.

a . Les documents diffusés.

Le maître d'ouvrage a multiplié les documents destinés au public, comme aux acteurs de la concertation.

Il a déjà été indiqué que chaque rencontre avait donné lieu à une présentation ad hoc distribuée et diffusée sur le site internet en même temps que le compte rendu.

En outre des documents plus généraux ont été mis largement à la disposition du public, comme par exemple :

- la décision du maître d'ouvrage à la suite du débat public, 6 pages, novembre 2009
- un document « Ensemble vers un réseau ferroviaire durable en Languedoc-Roussillon », 16 pages, faisant une place à la LNMP voie structurante, juin 2010
- la charte de la concertation, 4 pages, juin 2010
- un document général sur les études et la concertation, 10 pages, été 2010
- une brochure « 10 questions/réponses sur le projet... », 20 pages, janvier 2011
- un dépliant « Un projet utile à tous...des étapes à franchir ensemble », spécialement destiné aux personnes assistant aux réunions publiques, 4 pages grand format, comportant un coupon « ecopli » préaffranchi, valable jusqu'en mai 2011 et destiné à recueillir leurs remarques, questions et suggestions
- un atlas cartographique de 30 planches, présentant, pour chacun des 5 tronçons géographiques définis plus haut, le milieu physique, le milieu naturel, le milieu humain, les paysages, le patrimoine, les principaux enjeux environnementaux et enfin la synthèse de toutes ces informations, superposant les différentes couches d'informations géographiques avec l'indication du couloir de 5000m, atlas publié le 7 septembre 2010, à l'occasion du deuxième atelier « environnement »
- de nombreuses affiches, apposées localement et annonçant les réunions publiques de chaque tronçon de ligne.

b . Les expositions.

Des expositions itinérantes, composées de trois panneaux d'explications sur le projet de LNMP, ont été présentées pendant une semaine dans les communes de 1000 à 10000 habitants du couloir. Trois expositions permanentes ont été installées dans les Maisons de la Région Languedoc-Roussillon, à Perpignan, Narbonne et Béziers. D'autres expositions ont été présentées dans plusieurs centres commerciaux répartis sur l'ensemble du territoire régional.

c . Les medias.

Le projet de LNMP a donné lieu pendant cette première phase des études à des articles de la presse régionale (Midi Libre, l'Indépendant, la Dépêche du Midi, la Lettre M, la Gazette de Montpellier...), souvent déclinés dans les différentes éditions locales, à des publications dans les revues spécialisées (le Moniteur, Ville Rail et Transports...) ou encore à des émissions de radios et Télévision locale (France Bleu Hérault, France 3 Sud Montpellier).

Le maître d'ouvrage a fait tous ses efforts pour maintenir en permanence l'intérêt des commentateurs, à l'évidence plus soutenu lors d'événements comme les visites ministérielles ou lors de réunions publiques animées, voire de manifestations d'insatisfaction. Mais il est naturel que le public, et donc les medias, s'intéressent aux événements à caractère exceptionnel et surtout lorsqu'ils se greffent sur des considérations de politique locale.

d . Le site Internet.

Le site internet de la LNMP, « lalignenouvelle.com », accessible depuis le 1^{er} juin 2010, offre beaucoup d'informations, très régulièrement actualisées.

Sa page d'accueil à l'architecture très simple ouvre sur une animation présentant la méthode qui permettra d'évoluer du couloir d'études aux options préférentielles de passage. Elle offre l'accès au remarquable atlas cartographique mentionné plus haut et surtout à une visualisation en trois D des différentes options de passage.

Les écrans « projet » et « concertation », introduits par deux vidéos du chef de projet et de la responsable de concertation, donnent toutes les informations utiles en la matière.

Les écrans « documents » et « médiathèque » montrent les power points de présentation et les compte rendus de toutes les rencontres de gouvernance et de concertation depuis le débat public et permettent de visualiser un ensemble de photos, d'animations et de vidéos illustrant l'ensemble de la démarche.

L'écran « presse » donne accès aux communiqués et dossiers de presse des différentes rencontres.

Enfin l'écran « contactez-nous » permet non seulement de s'inscrire à la Newsletter du projet, diffusée en ligne (toutefois, un seul numéro a été publié, en juillet 2010, ce qui peut paraître insuffisant), mais encore de poser en ligne toutes questions utiles à l'équipe projet.

Depuis l'ouverture du site, près de 14000 connexions avaient été établies avec ce site le 10 Mai 2011, de la part de presque 8000 internautes. Le site a naturellement connu un pic de consultation en décembre 2010, après le premier COPIL et au moment des premières réunions publiques qui l'ont suivi.

C . Gros plan sur les réunions publiques.

C'est un moment fort de la concertation, pour le maître d'ouvrage comme pour le public. Le calendrier des réunions publiques est étroitement lié à celui de la gouvernance. La première série de réunions publiques s'est tenue dans la première quinzaine de décembre 2010, dès après le COPIL où avait été enregistré l'engagement de principe des cofinanceurs sur les études. Le maître d'ouvrage, qui ne pouvait pas aller plus vite au départ, a ensuite estimé, à juste titre selon le garant, qu'une nouvelle série de réunions ne pouvait se tenir utilement avant au minimum que le COPIL se soit prononcé sur les options de passage à soumettre à la décision ministérielle, voire avant cette décision elle-même.

Cependant il a été nécessaire de tenir une réunion le 14 avril 2011 sur le problème spécifique de la traversée des basses plaines de l'Aude dont une partie de la population manifestait de l'inquiétude quant à l'impact du projet sur sa sécurité en cas d'inondations. Cette rencontre de Coursan paraissait indispensable à l'autorité préfectorale comme au maître d'ouvrage, pour mieux faire circuler l'information, et le garant n'y voyait pour sa part qu'avantages pour un déroulement serein de la suite de la concertation.

Le maître d'ouvrage a choisi de localiser ces réunions dans des communes de moyenne ou petite importance mais situées au plus près du terrain, au cœur des zones géographiques traversées par les différentes options de passage, partant du principe que le milieu rural serait concerné très directement par le passage de la LNMP et moins immédiatement par ses retombées positives. Cette décision, destinée à permettre le rassemblement d'une population qui ne serait sans doute pas déplacée de la même manière en centre ville, a été inspirée par un souhait de diffusion maximum de l'information. Elle s'avère judicieuse puisque l'assistance moyenne a été de plus de 170 personnes (entre 107 et 223).

La réunion de Coursan, très attendue en raison des turbulences observées localement, a rassemblé plus de 350 personnes.

Le maître d'ouvrage n'a pas manqué d'appeler, en termes explicites et incitatifs, à cette participation jugée essentielle aux différentes réunions publiques. Les encarts de presse et affiches comportaient les slogans les plus explicites « Echangeons et avançons ensemble sur les options de passage de la nouvelle ligne » ou encore « Un projet utile à tous, des étapes à franchir ensemble ».

Ces réunions publiques se sont déroulées selon un schéma commun :

- présentation générale du projet, des études et de la concertation,
- présentation commentée de la maquette en trois dimensions des options de passage dans la zone,
- échanges avec le public, où les élus sont moins intervenus que les particuliers, ce qui était parfaitement conforme à l'esprit de ces rencontres.

Des thèmes communs, souvent proches des préoccupations immédiates du public, sont évidemment apparus au cours de chaque réunion, tels que :

- la nature et la sincérité de la concertation,
- la distance des habitations par rapport au tracé futur,
- le bruit et les protections acoustiques,
- l'inquiétude et l'impatience des viticulteurs,
- les estimations foncières,

- le PIG de 1995 et le sort des terrains PIGés,
- le statut de la bande des 1000m pour l'urbanisme,
- les prévisions de circulation,
- le coût de la mixité entre fret et grande vitesse,
- l'ambition du report modal
- les ouvrages d'art,
- le coût des différentes options (encore inconnu en décembre 2010).

Chaque réunion a en outre été l'occasion de répondre à des interrogations spécifiques et de recueillir des avis à propos de :

. Pour la section 1, Toulouges - Salses-le-Château :

- la desserte de l'agglomération de Perpignan,
- l'option unique jusqu'à Salses,
- les options de passage à Salses,
- la traversée des Corbières.

. Pour la section 2, Salses-le-Château - Peyriac-de-Mer :

- le débat sur les options « plaine » ou « Corbières » (deux possibilités),
- l'intérêt de l'option englobant le PIG,
- l'enjeu humain de l'option « plaine »,
- les enjeux des options « Corbières » pour la nature et sur le coût,
- le site Seveso Titanobel à Opoul-Perillos

. Pour la section 3, Peyriac-de-Mer – Vendres :

- les trois options à hauteur de Narbonne,
- l'éventualité d'une gare nouvelle à l'ouest de Narbonne,
- les risques technologiques de l'entreprise Comurhex,
- le risque d'inondation dans les basses plaines de l'Aude,
- les deux options de l'arrivée à Béziers,
- l'évolution du concept de gare de fret.

. Pour la section 4, Vendres – Loupian :

- les options, rétrécie au sud de Béziers, double au niveau de l'étang de Thau, unique au niveau de Loupian,
- la nouvelle gare possible dans le Biterrois, avec préférence pour l'est de Béziers,
- la connexion entre lignes nouvelle et actuelle et la desserte d'Agde.

. Pour la section 5, Loupian – Lattes :

- l'insertion du projet dans l'agglomération de Montpellier,
- la traversée éventuelle de la Gardiole (paysage, tunnels et viaducs, eau),
- la traversée du secteur de Fabrègues.

. La réunion du 14 avril 2011 à Coursan :

Le déroulement de cette réunion, destinée notamment à faire baisser une tension dont les raisons ont été évoquées plus haut, n'a que très légèrement été modifié par rapport au schéma habituel, pour tenir compte de ses objectifs, rappelés d'entrée de jeu par Madame la sous-Préfète de Narbonne :

- Montrer l'attachement commun de l'Etat, du maître d'ouvrage et du garant à la concertation, surtout en cas d'inquiétude de la population.
- Souligner le caractère progressif de la démarche des études.
- Rappeler l'engagement de l'Etat et du maître d'ouvrage sur la protection des populations et l'assurance donnée par le ministre que l'ensemble des obligations législatives et réglementaires en matière d'hydraulique serait scrupuleusement respecté et que les mesures techniques permettant d'apporter une réponse efficace seraient présentées dans le détail jusqu'à la définition précise de la consistance des ouvrages.

Après la démonstration de la maquette en 3 dimensions, permettant de survoler le terrain et de « zoomer » sur les zones de passage éventuelles et présentant les options pour la traversée de l'aire de Narbonne puis des basses plaines de l'Aude, RFF a répondu aux questions et recueilli les avis sur :

- l'impact sur le projet d'usine de traitement des eaux de Cuxac-d'Aude,
- la traversée de la plaine de Cuxac-d'Aude,
- les ouvrages d'art à envisager,
- la zone d'aléas du site Seveso de l'usine Comurhex,
- le soupçon d'option déjà arrêtée pour le passage dans cette zone,
- les avis respectifs en faveur de l'option Ouest ou du passage sous Narbonne.

Le présent rapport reviendra plus loin sur l'esprit de cette réunion particulière qui semble bien, du point de vue du garant, avoir répondu aux objectifs de la concertation.

III. Jugement critique sur la concertation.

1. Le respect de la charte

A. Le garant a-t-il pu accomplir sa mission ?

a. Participation sur le terrain

Le garant a été très régulièrement informé par le maître d'ouvrage des perspectives de calendrier de la concertation et de la gouvernance, à court et à moyen terme, ainsi que de l'ordre du jour des réunions, de manière à faciliter l'organisation de son emploi du temps et à lui permettre d'assister et éventuellement d'intervenir pour exposer sa mission dans le plus grand nombre possible de rencontres, compte tenu de ses autres contraintes. Il a ainsi pu voir fonctionner :

- Le Comité Partenarial d'Information du 24 juin 2010,
- Les trois comités de pilotage du 3 décembre 2010, du 12 mai 2011 et du 16 juin 2011, grâce à l'accord bienveillant de son Président, le Préfet de Région.
- 6 commissions consultatives sur 13,
- 3 ateliers sur 7,
- 3 réunions publiques sur 6.

Le seul type de rencontre auquel le garant n'aura pu participer, du fait de ses contraintes propres, est le Comité Technique, organe interne de la gouvernance. Après chacune de ces rencontres il a été aussitôt destinataire de son compte-rendu.

Le maître d'ouvrage a organisé les déplacements et hébergements du garant avec une grande efficacité et l'a déchargé ainsi de ce qui n'était pas l'essentiel de sa mission.

Le garant a seulement tenu à assurer personnellement l'ensemble de ses tâches de secrétariat.

b. Documents mis à sa disposition.

L'ensemble des documents mis à la disposition des acteurs et du public tout au long de cette phase d'études a été communiqué au garant le plus en amont possible, pour lui permettre de se préparer à l'observation des différentes rencontres. De la même manière, les compte-rendus lui ont été adressés aussitôt, sous forme papier ou (et) par internet.

Une revue de presse locale lui a été fournie tout au long de la période.

Le garant avait également été consulté pour avis en début d'étape sur le dispositif de concertation envisagé puisqu'il a été associé à la rédaction du projet de charte avant sa première présentation au Comité Partenarial d'information.

c. Recours pour les acteurs et le public.

Si le garant est intervenu au début des réunions pour exposer sa mission, en revanche il n'a pas été sollicité par les participants au cours des échanges eux-mêmes, sauf à une occasion pour expliquer ses conditions de désignation et de rémunération.

Quelques lettres lui ont été envoyées à l'adresse de RFF à Montpellier, émanant principalement d'un correspondant assidu de l'aire narbonnaise. Une vingtaine de messages lui sont également parvenus à son adresse internet, ce qui est peu compte tenu de la large diffusion de cette adresse par le maître d'ouvrage. Il s'agissait pour l'essentiel de questions relevant de la maîtrise d'ouvrage, qu'il a suffi de répercuter à celle-ci, qui y a répondu, tout en informant le correspondant, et qui portaient sur :

- l'éventualité d'une gare nouvelle proche de Perpignan
- la ligne Nîmes-Grau du Roi
- le calendrier du projet
- le prix de rachat des terres agricoles
- les prévisions de trafic
- le besoin d'une réunion publique pour calmer l'inquiétude sur la traversée des basses plaines de l'Aude. Cette réunion s'est tenue quelques semaines après à Coursan.

Le fait que le rôle de recours prévu par la charte n'ait pas eu à s'exercer davantage est sans doute à porter au crédit du maître d'ouvrage et à la clarté de ses présentations. Il n'a pas été nécessaire de faciliter des échanges, qui se déroulaient naturellement, mais seulement de rétablir dans quelques rares cas un circuit normal d'information et de renvoyer à la bonne source. Les quelques suggestions que le garant a pu faire discrètement en interne au maître d'ouvrage sur le contenu et la tonalité de la concertation ont été bien reçues.

B. Les engagements du maître d'ouvrage ont-ils été tenus ?

Dans la charte de concertation, RFF s'engageait à :

- organiser et animer les réunions des instances de concertation en fonction de l'avancée des études, des thèmes émergents et des demandes des participants.
Cela a été réalisé, on l'a vu, au prix d'un gros effort de l'équipe de mission, et le fait que le calendrier des rencontres n'ait pas été plus resserré n'incombe pas à RFF, sans que d'ailleurs cela ait paru nuire à la concertation.
- communiquer avant chaque réunion des instances de dialogue les documents facilitant la connaissance partagée des objectifs et des résultats d'études.
Cela a également été respecté, au plus tard au moment même des réunions et le garant n'a entendu aucune critique à cet égard de la part des acteurs ou du public.
- informer du contenu des études, du déroulement des instances de concertation et des décisions prises par les instances de gouvernance.
Cet engagement symétrique permettant un véritable dialogue contradictoire entre gouvernance et concertation a également été tenu, comme cela apparaît à la lecture des divers compte-rendus.

- établir après chaque réunion des instances de concertation des compte-rendus synthétiques diffusés aux participants et rendus publics.

Cet engagement a également été tenu, les compte-rendus étant souvent d'ailleurs plus détaillés que synthétiques, par souci de transparence. Dans l'unique cas, à la connaissance du garant, où un intervenant a demandé que la mention d'une de ses déclarations soit ajoutée au compte-rendu d'une réunion consultative, le nécessaire a été fait et le garant en a été avisé par RFF.

La sincérité dans le dialogue avec les acteurs et le public se retrouve dans le bilan de la concertation établi par la Direction Régionale de RFF, joint au dossier ministériel de fin de la première étape des études. La façon dont le maître d'ouvrage en rend compte est fidèle à la réalité et rien n'a surpris le garant ou ne lui a semblé contraire au déroulement qu'il a lui-même constaté. Le garant n'a donc pas de commentaires particuliers sur ce document, objectif et bien illustré, à la forme soignée, dont le contenu recoupe assez exactement le présent rapport (et dont il n'a d'ailleurs voulu prendre connaissance qu'après avoir rédigé ce dernier).

C. Les principes de la concertation ont-ils été respectés ?

Au regard de ce qui a été constaté par le garant et déjà exposé plus haut :

- S'agissant de la TRANSPARENCE, le dispositif d'information a été permanent, aussi complet que possible et rendu accessible aux non spécialistes. La démarche progressive vers la proposition d'options de passage préférentielles a été expliquée de manière pédagogique à l'ensemble des acteurs.
- Les différents points de vue des acteurs et du public, dans leur très grande DIVERSITE, ont pu se faire entendre dans une totale liberté, à défaut, évidemment, d'être tous pris en considération dans les propositions de décision.
- Dans son ECOUTE des intervenants le maître d'ouvrage, souvent avec patience s'est montré respectueux d'autrui et de la liberté de chacun d'exprimer son point de vue, même lorsque ce point de vue pouvait apparaître comme peu fondé. Cette capacité d'écoute a permis que les différentes rencontres se déroulent dans un climat beaucoup plus serein qu'houleux.
- Pour son propre compte, RFF s'est au contraire efforcé d'étayer ses démonstrations par une ARGUMENTATION claire pour tous, mais sans concession à une vulgarisation simpliste.

La réponse ne peut donc qu'être positive. Les quatre principes ci-dessus, énoncés dans la charte, ont bien été respectés.

D. Les objectifs de la concertation ont-ils pu être atteints ?

Au-delà du dialogue et des échanges d'information réciproques entre le maître d'ouvrage, les acteurs et le public, dont on vient de dire qu'il s'étaient déroulés conformément à la charte, l'essentiel est de savoir si la concertation a favorisé la définition progressive du projet et si RFF en a bénéficié pour éclairer les orientations à prendre par la maîtrise d'ouvrage et par ses partenaires financiers, puis par le ministre, pour définir une zone de passage préférentielle de 1000m au sein du couloir de 5000m.

Le garant ne doit pas émettre d'avis sur le projet. Il n'a donc pas à porter un jugement sur les propositions présentées par le maître d'ouvrage au COPIL, validées par lui et soumises à la décision ministérielle en ce qui concerne cette zone de passage. En revanche, il doit apprécier quelles ont été les principales interrogations soulevées et sur quels points du couloir les échanges les plus argumentés ont porté.

a. Débattre des facteurs essentiels du choix de la ZPP.

C'est le point capital de cette première phase. Parmi tous les critères de choix, quatre sont apparus primordiaux au garant. A ses yeux, ils ont bien été débattus et le maître d'ouvrage a pu recueillir à leur propos toutes les réactions et avis qui souhaitaient s'exprimer :

1. L'importance de la sécurité des populations et des règles impératives à respecter en matière d'inondations et de risques industriels, l'Etat et le maître d'ouvrage ayant régulièrement rappelé leur responsabilité en la matière.
2. La nature, mixte ou non de la LNMP entre Perpignan et Narbonne, selon que ce tronçon est ou non, selon les termes de la décision du maître d'ouvrage, considéré comme l'une des « sections les plus circulées ».
3. La possibilité de suivre ou non le tracé « PIGé » à l'origine en tenant compte des contraintes légales et réglementaires apparues depuis en matière d'environnement, ainsi que des contraintes techniques générées par la mixité de la ligne.
4. L'influence des choix concernant la desserte éventuelle par des gares nouvelles et l'emplacement à prévoir pour ces dernières, en relation avec les projets d'aménagement du territoire régional.

A cela s'ajoute bien entendu, et sur toute la longueur du couloir de 150km, la nécessité d'arbitrage entre tous les enjeux énumérés dans l'Atlas cartographique constamment utilisé lors des réunions diverses de concertation (enjeux humains, milieux physique et naturel à prendre en compte, enjeux paysagers patrimoniaux, environnementaux, impératifs techniques et contraintes financières). Ils ont été abondamment discutés et soulignés par le maître d'ouvrage.

Cet examen a révélé sans surprise le poids cumulé de deux types de préoccupations différentes. Pour les élus et les responsables socio-économiques, les projets de développement et d'équipement des collectivités locales doivent être considérés de manière prioritaire dans la définition de la ZPP. Pour les particuliers l'emporte le souci légitime d'écarter les nuisances, de protéger leur propriété de la dépréciation ou de la valoriser en cas de rachat

b . Echanger sur les points discutés du couloir.

On peut ainsi, en se contentant de souligner les plus débattus, les énumérer du Sud au Nord :

- Le transport du fret dans la zone de Perpignan
- L'insertion du projet au droit de Toulouges et du Soler
- La proximité de l'aéroport de Perpignan
- L'éventualité d'une gare future près de Rivesaltes
- L'option de passage Plaine du Roussillon par Salses-le-Château
- Les trois options pour la traversée des Corbières, littorale, par le massif ou médiane
- Les trois options de passage au niveau de Narbonne, centre, ouest et médiane
- L'éventualité d'une gare nouvelle dans l'aire narbonnaise
- La proximité du site Seveso de Malvesy
- La traversée des basses plaines de l'Aude et le risque de crue
- Les options Sud-Nissan et Nord-Nissan
- L'éventualité d'une gare entre Narbonne et Béziers
- L'éventualité d'une gare nouvelle à Béziers
- La connexion avec la ligne actuelle à l'est de Béziers
- Les options Nord A9 et Sud A9 à Mèze
- La traversée de la zone du Picpoul
- Les deux options de passage Fabrègues/Gardirole
- La traversée de la Mosson
- Le contournement Ouest de Montpellier

Tous les compte-rendus des diverses réunions apportent bien la preuve que ces différents sujets, fondamentaux pour la réalité et la sincérité de la concertation avant l'établissement des propositions de ZPP, ont été très largement débattus.

2. Les limites de l'amélioration de la concertation.

A . L'impossible concertation idéale

Il n'y a pas de concertation idéale. La concertation ne peut être l'absence complète de tension. Il serait totalement utopique de penser qu'elle peut se dérouler sans contestation et dans une parfaite harmonie, comme un concert au sens musical. De ce point de vue, la maîtrise d'ouvrage ne peut être tenue qu'à une obligation de moyens et non de résultats. Et lors de cette première étape des études de la LNMP, on peut considérer que cette obligation a bien été remplie, même s'il s'est parfois révélé difficile de convaincre certains que la démarche n'était pas arrêtée d'avance.

Pour le public, une concertation est réussie s'il obtient ce qu'il souhaite et si son intérêt particulier est satisfait, alors que le maître d'ouvrage et les instances de gouvernance ont en charge respectivement la faisabilité du projet et l'intérêt général.

Pour le maître d'ouvrage, la concertation est réussie si ses efforts d'explication ont pu convaincre de la validité des propositions qu'il va soumettre aux instances de gouvernance. Lui seul dispose de tous les éléments de synthèse lors de ce préarbitrage dont il porte la responsabilité. La concertation ne peut être la codécision. Et l'autorité ministérielle est en

définitive le seul porteur de l'intérêt collectif, qui ne peut être réduit à la somme des intérêts individuels.

Un exemple de dialogue lors d'une réunion publique illustre cette compréhension différente du concept de concertation. Une habitante « ayant entendu RFF expliquer que c'était le ministre qui allait prendre la décision quant à ce projet souhaiterait savoir pourquoi le public a été convié à la réunion de ce soir ». Et le maître d'ouvrage répond que « l'objet de la réunion de ce soir n'est effectivement pas de décider...mais pour RFF d'écouter les avis du grand public et de pouvoir concevoir un projet en ayant bien identifié quels sont les enjeux sur tout le territoire ».

B . Une certaine méfiance du grand public

Si les experts et la très grande majorité des élus semblent, pour les raisons exposées plus haut, avoir accordé une grande confiance aux capacités de dialogue transparent du maître d'ouvrage, on peut en revanche s'interroger sur leur capacité à jouer ensuite le rôle de relais de ce sentiment auprès de l'ensemble de la population.

Le grand public venant aux réunions s'est partagé entre trois types d'assistances :

- celle qui est venue pour s'informer et écouter, restant silencieuse,
- celle qui est venue pour poser des questions ouvertes et mener un dialogue constructif avec la maîtrise d'ouvrage,
- celle qui, souvent directement concernée dans ses biens, est venue d'abord pour affirmer une position et a donc peu écouté les arguments contraires,

On peut parfois ajouter une frange minoritaire dont l'opposition peut aller jusqu'à la volonté de perturber les rencontres. Il est sans doute dans l'ordre des choses que la tension ainsi créée, pratiquement inexistante jusqu'à maintenant, s'accroisse au fur et à mesure de l'avancée du projet, plus on se rapproche du tracé définitif et du vif de l'atteinte aux biens. Mais jusqu'ici la vigueur des échanges n'a pas nui au calme des rencontres.

Trois préjugés sont parfois sous-jacents parmi l'assistance :

- « de toute façon » la décision est prise à l'avance et la concertation n'est qu'un alibi.
- « de toute façon », même si la concertation est réelle, l'argument financier l'emportera,
- et, « de toute façon », on négligera le facteur humain, au nom de la technique, de la finance et de l'absolutisme environnemental. Cette référence à l'homme, non critiquable en soi, est évidemment le sommet de la contestation.

Une des difficultés est de faire apparaître qu'il s'agit bien de préjugés, surtout quand ces opinions sont exprimées ou soutenues par des élus. Ces derniers accordent légitimement une grande place à la sécurité des populations, aux projets de développement et à l'impact financier local. Ils peuvent être tentés, pour les faire valoir, de s'adresser directement aux instances ministérielles ou à l'opinion, via les médias, en passant outre à la concertation.

Le maître d'ouvrage doit au contraire démontrer que les critères qui le guident sont le service rendu, l'impact sur l'environnement - en tout premier lieu humain, mais aussi naturel - ainsi que, légitimement et par réalisme, la capacité financière de chacun à supporter l'investissement. Il doit aussi rappeler que les informations et avis recueillis lors de la

concertation ne sont qu'un élément de choix parmi d'autres pour les décideurs. La différence est fondamentale entre tenir compte d'un avis et être tenu à une décision sur avis conforme. Les engagements de concertation doivent être clairs sur le sujet et tel a bien été le cas dans la rédaction, sans ambiguïté, de la charte pour la LNMP.

Le recours légitime à l'argument humain par opposition à l'argument financier peut gêner le maître d'ouvrage mais ne doit pas le conduire à s'autocensurer et à ne pas présenter les coûts des solutions qu'il propose. S'agissant de la concertation LNMP, il a bien communiqué des évaluations de coûts dès qu'il a pu le faire, clairement et dans la transparence. Tout au plus aurait-il pu, peut-être, faire valoir encore plus cette légitimité à parler de financement lors des réunions publiques, chacun pouvant comprendre par comparaison avec les budgets familiaux qu'on ne décide pas forcément « à l'économie » mais qu'il est indispensable de choisir en connaissance de cause quant au montant de la dépense envisagée. Il est naturel cependant que le maître d'ouvrage ne se soit pas appesanti d'initiative sur le sujet, par exemple lors de la réunion publique du 14 avril à Coursan, pour ne pas provoquer la contestation, en particulier lorsque des considérations de sécurité sont en cause.

En revanche, la capacité à financer la LNMP au sein de l'ensemble du développement du réseau ferroviaire, selon le programme prévu par le Schéma National des Transports 2010, n'a pas à la connaissance du garant, donné lieu à échanges lors des réunions de concertation.

C . La gageure des propositions alternatives.

La logique même et le courage de la concertation sont de proposer aux avis et réactions des solutions alternatives, c'est-à-dire plusieurs possibilités de ZPP. Mais l'augmentation de l'incertitude croît en fonction du nombre des hypothèses de zones de passage. C'est aussi un risque que RFF n'a pas souhaité écarter s'agissant du projet LNMP.

Si un projet unique est présenté, sans solution alternative, la réaction ne peut être que négative, arguments à l'appui, ou simplement positive, ou encore positive sous conditions. Le dialogue des intervenants et du maître d'ouvrage peut alors clairement porter sur ces arguments du négatif ou ces conditions du positif.

Si au contraire sont présentés des projets alternatifs, de manière à ne laisser dans l'ombre aucune possibilité, la réponse peut là aussi être négative ou positive, ou positive sous conditions comme ci-dessus. Mais elle peut également, solution de facilité, être positive, à condition que soit retenue une des solutions « d'ailleurs », mais pas celle « d'ici ». Et le dialogue devient alors beaucoup plus difficile puisque l'intervenant peut se contenter d'arguments négatifs plus elliptiques pour refuser l'« ici », à partir du moment où il renvoie à un « ailleurs » mais sans se sentir obligé d'argumenter sérieusement en sa faveur.

Le projet de LNMP pourrait offrir des exemples multiples de cette dialectique, chaque fois que des projets multiples de zones de passage préférentielles ont été présentés. Cependant le maître d'ouvrage ne peut être critiqué, au contraire, d'avoir choisi cette voie.

D . Les liens de la gouvernance et de la concertation.

Les difficultés non plus de fond mais de rythme de la concertation ne sont pas imputables à RFF. S'agissant du calendrier, comme on l'a vu plus haut, les résultats des études de la première phase, préfinancées par RFF, étaient connus dès le début de l'année 2011. Mais le décalage avec le calendrier de la gouvernance, puisque le protocole financier n'était pas encore signé et que les options de zones de passage préférentielles n'avaient pas été présentées aux cofinanceurs, venait rompre le déroulement de la concertation. En effet, rien de nouveau ne pouvait être présenté en réunions publiques et les commissions consultatives n'auraient pas eu un nouvel ordre du jour.

Il est certain que le nombre de partenaires intervenant dans les instances de gouvernance, les oppositions d'intérêts entre eux, l'influence des calendriers électoraux ne sont pas des facteurs d'accélération des procédures et que l'absence de décision financière ralentit les études dont la concertation peut rendre compte.

De même, peuvent jouer un rôle la pluralité des échelons hiérarchiques et des services de l'Etat concernés par la préparation de la décision ministérielle. Ou encore la nécessité de rapprocher les points de vue nécessairement différents des services de l'Etat et de la maîtrise d'ouvrage.

Ou même le fait que la date de 2015 pour le lancement de l'enquête publique peut être considérée comme une date objectif ou - et c'est tout naturellement la conception d'une équipe de maîtrise d'ouvrage très motivée - comme une date butoir par rapport à laquelle il serait souhaitable de prendre de l'avance dans la mesure du possible, en menant les études dans les plus courts délais. Le garant partage quant à lui ce dernier point de vue.

3 . Quelques suggestions.

La vertu de la concertation est d'éliminer progressivement les débats secondaires et de focaliser sur les points durs. Le succès de la concertation n'est pas de satisfaire en tout les demandes mais de révéler les insatisfactions sans rien laisser dans l'ombre, de réduire les insatisfactions évitables sans rien proposer de déraisonnable et d'expliquer enfin pourquoi subsistent des insatisfactions irréductibles. A cette fin, elle mérite quelques suggestions d'amélioration.

Le dialogue institutionnalisé avec les acteurs, en raison d'une qualité qu'on a essayé de montrer plus haut, ne paraît pas susceptible de beaucoup d'améliorations. Il faut insister sur ce point essentiel. Le maître d'ouvrage devrait surtout persévérer durant la seconde phase des études dans la voie adoptée, celle de l'information méthodique et des échanges sincères, à son bénéfice comme à celui des participants.

C'est plutôt quant à l'information du public et à sa participation qu'il serait possible en revanche de présenter quelques pistes.

A . Organiser des réunions publiques sur mesure.

C'est déjà ainsi que, dans une certaine mesure, le maître d'ouvrage procède. Cependant la méfiance d'une part du grand public pourrait se voir partiellement réduite par un effort accentué et systématique pour personnaliser et cibler la communication, moins en présentant à chaque occasion un dossier complet, clair et d'une architecture logique rigoureuse qu'en sériant à l'avance les problèmes soulevés, détectés dans la première phase, et en axant sur eux les explications. Le public concerné a le souhait qu'on aille vite à l'essentiel. Des développements liminaires trop généraux peuvent lui donner le sentiment, infondé bien sûr, d'une intention de « noyer le poisson ».

Mieux vaudrait faire intervenir les explications adéquates une fois que les problèmes ont été soulevés par un public à qui la parole serait donnée plus tôt dans la réunion, après un court exposé liminaire. De ce point de vue, la réunion « de crise » tenue à Coursan pour répondre aux inquiétudes des habitants des basses plaines de l'Aude semble avoir été fructueuse. Sans apaiser totalement les craintes, elle a manifesté, avec un ordre du jour limité, la volonté conjointe de proximité du maître d'ouvrage et de la représentation de l'Etat, leur unité dans le souci de protéger prioritairement les populations dans la réalisation d'un projet par ailleurs incontesté et leur souhait, reconnu par la presse d'aller « au fond des choses ».

B . Associer la représentation de l'Etat aux réunions publiques.

Dans la mesure où l'Etat, par deux décisions ministérielles successives, exercera le choix final du tracé, il serait souhaitable qu'un de ses représentants préside formellement chacune de ces réunions publiques, le maître d'ouvrage en assurant bien entendu totalement l'animation. Cette opinion personnelle n'est pas un jugement critique quant à la capacité manifestée en toute occasion par le maître d'ouvrage de mener efficacement les rencontres. C'est l'idée qu'entre celui qui prépare la décision et le représentant local de celui qui la prendra, la continuité, sinon l'unité de vue, est bien assurée en permanence et qu'il faut renforcer le lien entre gouvernance et concertation.

On pourrait aussi imaginer que des représentants des services de l'Etat, judicieusement choisis en fonction des sujets dont on peut imaginer qu'ils seraient soulevés lors de telle ou telle réunion et ayant par exemple participé aux ateliers, soient invités à intervenir ou à répondre aux questions, dans le domaine réglementaire de leur compétence (en matière d'environnement ou d'hydraulique par exemple).

C . Augmenter le nombre des réunions publiques.

Malgré la lourdeur de l'organisation, le nombre des réunions publiques pourrait être augmenté et leur judicieuse localisation au plus près complétée cependant par des rencontres plus urbaines, susceptibles de rencontrer plus d'audience ou en tout cas de la renouveler. (Il aurait également été souhaitable de faire figurer les réunions publiques, dans le Rapport ministériel d'étape, parmi les éléments ayant contribué à élaborer l'outil « enjeux territoriaux et environnementaux », au même titre que les autres rencontres avec les acteurs).

D . Susciter l'intérêt des médias.

Les multiples initiatives du maître d'ouvrage pour atteindre son objectif de transparence et de participation du public ont bénéficié du soutien des médias locaux, concernés par un sujet hélas traité depuis longtemps. Quelques articles ou émissions de radio ou télévision présentant l'ensemble du projet, notamment à l'occasion des rencontres de gouvernance ou visites ministérielles, plus fréquemment des échos dans les multiples éditions locales des quotidiens régionaux, et principalement pour rendre compte des réunions publiques. Il a déjà été dit que ces derniers articles font souvent la première place aux contestations locales, que ce n'est pas anormal et que cela correspond à l'intérêt des lecteurs, les médias portant moins d'intérêt à une information plus institutionnelle telle que peut la fournir le maître d'ouvrage, y compris à l'occasion des réunions publiques.

Mais il semble qu'il y ait disproportion entre l'importance capitale du projet pour l'avenir régional et l'intérêt des médias. Pour encore mieux mobiliser la presse, acteur-clé, en vue d'une information plus performante sur le projet, le début de la deuxième phase des études pourrait donner lieu à un point- presse, avant même le premier Comité Partenarial d'information et sans attendre la décision ministérielle de clôture de la première phase. Chaque réunion publique pourrait ensuite donner lieu à une rencontre de presse, indiquant ce que la maîtrise d'ouvrage a retenu de la réunion et les suites qu'elle entend y donner.

E . Disposer d'espaces d'information dans les médias.

L'idée d'un achat exceptionnel d'espace dans la presse, à un moment-clé de la concertation, pourrait aussi être examinée. Mais on n'avance cette suggestion qu'avec prudence, compte-tenu de son coût, en suggérant, si l'on devait y recourir, que l'avis des cofinanceurs soit préalablement recueilli.

F . Valoriser le réseau internet.

Mieux faire connaître le site internet « lalignenouvelle », sur lequel de très nombreuses informations utiles sont disponibles, présenterait sans doute de l'utilité. Des efforts ont déjà été faits en ce sens, insistant sur les possibilités de participation offertes par son utilisation, mais ils pourraient être renouvelés avec insistance.

Il serait aussi souhaitable d'utiliser davantage qu'il n'a été fait jusqu'à maintenant le vecteur de la Newsletter, simple document de 2 pages 21x 29,7 , diffusé par courriel aux acteurs de la concertation et aux abonnés du débat public, mais apte à assurer régulièrement la continuité de l'information, à un coût réduit.

G . Imaginer de nouveaux documents d'information.

Présentés de manière simple et mis à disposition lors des réunions publiques, ils pourraient être centrés non sur une présentation générale et classique du projet mais d'abord sur les attentes du public. Ils pourraient traiter par exemple des points énumérés plus haut comme déterminants pour le choix aujourd'hui de la ZPP et demain de la bande des 500m. Ils pourraient aussi évoquer concrètement des préoccupations qui seront sans doute de plus en plus à l'ordre du jour dans la seconde phase, comme la sécurité, la protection contre les nuisances phoniques, la transparence hydraulique ou le rachat des propriétés.

Ces quelques suggestions voudraient donc, pour l'essentiel, renouveler l'approche de la concertation, en adoptant davantage l'angle de vue du public et en tentant de répondre d'abord à ses attentes supposées, par la personnalisation de l'information. L'objectif ne serait pas de provoquer la remontée de revendications individuelles plus nombreuses mais, en prenant les devants, de mieux éclairer les jugements, convaincre de l'intérêt général et éventuellement rassurer.

++++

Conclusion.

La rédaction de ce rapport a été achevée à la veille du Comité de Pilotage qui doit examiner les propositions du maître d'ouvrage quant à la zone de passage préférentielle. Ces dernières ont été communiquées au garant. Sa mission ne l'autorise pas à émettre de jugement sur le contenu de ce Dossier ministériel de fin d'étape 1. Mais il peut confirmer que les solutions proposées, même si leur présentation est nécessairement plus détaillée et plus complexe techniquement que celle qui en a été faite lors de la concertation, ont cependant bien été évoquées et même débattues lors de cette dernière.

Après ce Comité de Pilotage, et d'abord lors du Comité Partenarial qui suivra immédiatement, il conviendra d'expliquer la proposition de ZPP soumise au COPIL et ce qu'il en aura retenu pour être proposé au ministre. Ce moment sera certainement un enjeu important de l'information du grand public, à préparer par la maîtrise d'ouvrage.

Celle-ci, selon le garant, devrait pouvoir éclairer chacun de façon aussi simple que possible sur le mécanisme du choix présenté dans le dossier ministériel de fin d'étape 1 :

- quels critères sociétaux, environnementaux et économiques y ont présidé (de ce point de vue, le grand public attachera sans doute de l'importance à ce que les critères sociétaux soient privilégiés, nonobstant l'ordre habituellement retenu pour définir le développement durable, qui privilégie l'environnement),
- comment ont été élaborés les outils d'aide à l'analyse et à la décision pour ces critères,
- comment a été menée la décomposition des coûts en postes principaux et comment ils ont été estimés par exemple pour les ouvrages d'art dans les zones les plus sensibles,
- comment a été calculée la longueur des segments des « radars à six branches » permettant de comparer les différentes hypothèses de zones de passage.

Le garant,

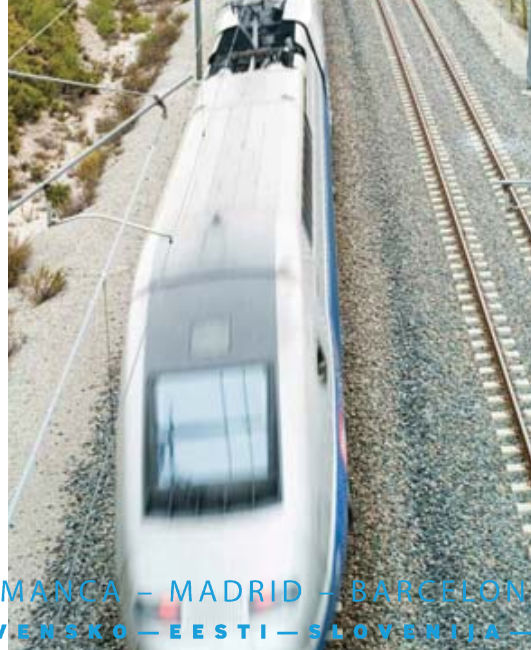
Jean-Pierre Richer

6.2. LA CONCERTATION DE L'ÉTAPE 2 (PREMIÈRE PARTIE)

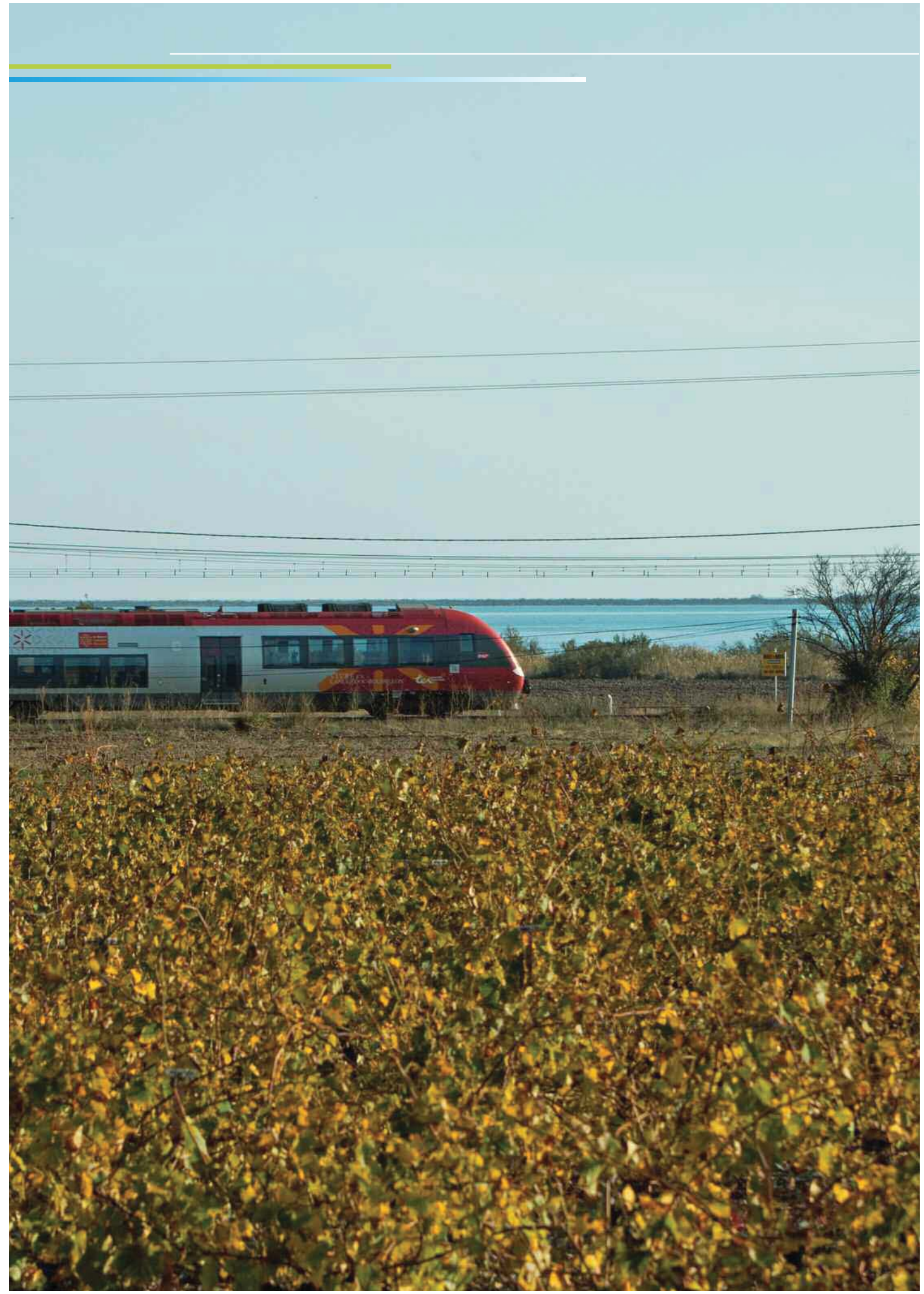
6.2.1. Bilan de la concertation

Bilan intermédiaire de la concertation

Étape 2 des études préalables à la déclaration d'utilité publique
Juillet 2011 - Novembre 2012



LISBOA - SALAMANCA - MADRID - BARCELONA - NARBONNE - MARSEILLE - VILNIU
 UTSCHLAND - SLOVENSKO - EESTI - SLOVENIJA - ELLÁS - PORTUGAL - ESPAÑA - POLS
 TOL - BRUXELLES - PERPIGNAN - DEN HAAG - AMSTERDAM - DORTMUND - BÉZIERS - HANNOVER - BERLIN -
 LISBOA - SÈTE - SALAMANCA - MADRID - BARCELONA - I
BERLIN HAUPTBAHNHOF - LONDON SAINT PANCRAS - DUBLIN HEUSTON STATION - PRAGA HLAVNI NABRZY - ROMA TERMINI - VENEZIA SANTA LUCIA - GARE DE L
MARK - SUOMI - DEUTSCHLAND - SLOVENSKO - EESTI - SLOVENIJA - ELLÁS - PORTUGAL - ESPAÑA - POLSKA - F
 ONSABILITÉ - RÉSEAU - AVENIR - MOBILITÉ - ACCÈS - EUROPE - TERRITOIRES - ÉVOLUTION - PERFO
BERLIN HAUPTBAHNHOF - LONDON SAINT PANCRAS - DUBLIN HEUS



Préambule

1. INTRODUCTION

1.1. L'historique du projet de la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan	04
1.2. La décision ministérielle de fin d'étape 1	07
1.3. Les objectifs de l'étape 2	07
1.4. Les bilans de la concertation	07

2. PRINCIPES DE LA CONCERTATION

2.1. Les objectifs généraux des réunions de concertation	08
2.2. La Charte	08
2.3. Le garant	09
2.4. L'information et la participation du grand public	10
2.5. Le dialogue avec les acteurs	10
2.6. Les réunions bilatérales	11
2.7. Le calendrier et le déroulement	12

3. GOUVERNANCE

3.1. Les deux instances de la gouvernance	13
3.2. Le Comité de pilotage du 8 octobre 2012	14

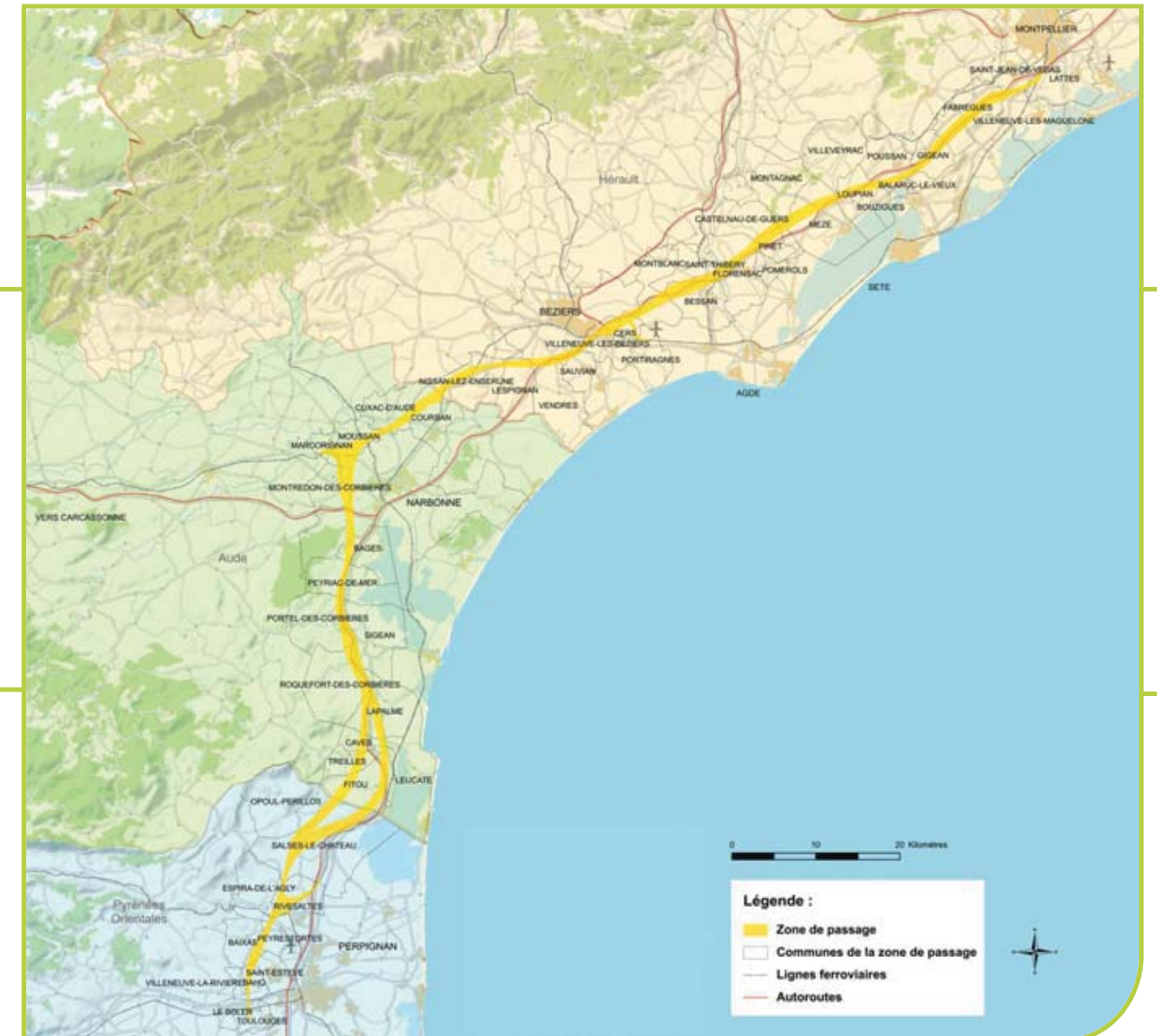
4. RETOUR SUR LE DISPOSITIF DE CONCERTATION

4.1. Les 3 enjeux de l'étape 2 des études : les gares, la mixité et le tracé	15
4.2. L'information et la participation du grand public	19
4.3. L'information et le dialogue avec les associations, les représentants professionnels et les experts	38
4.4. L'information et le dialogue avec les élus	60
4.5. L'information de l'ensemble des acteurs	70

5. ENSEIGNEMENTS

5.1. Le dispositif de concertation	72
5.2. Les thématiques de la concertation	74

6. CONCLUSION	76
---------------	----



La zone de passage validée par la Décision Ministérielle du 14 novembre 2011.

La première étape des études du projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan a permis au Ministre des Transports de valider le 14 novembre 2011 :

► une **Zone de Passage Préférentielle (ZPP)** de 155 km de long, d'une largeur de 500 à 1 500 mètres et qui contient 95 % du Projet d'Intérêt Général (PIG) de 2000. Elle est découpée en 5 séquences :

Séquence 1 : *Plaine du Roussillon*

Séquence 2 : 2 options *Médiane* (hypothèse voyageurs) - *Littoral* (hypothèse voyageurs + fret)

Séquence 3 : *Ouest*

Séquence 4 : *Nord A9*

Séquence 5 : *Plaine de Fabrègues.*

Préambule

Le bilan intermédiaire d'étape 2 fait suite au bilan de l'étape 1 qui s'est déroulée de février 2010 à juin 2011. Reflet du dispositif de concertation et de communication mis en place par Réseau Ferré de France sur le projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan dans la première moitié de l'étape 2, il couvre la période qui s'est déroulée de juillet 2011 à novembre 2012.

À la suite de la réunion du Comité de Pilotage de juillet 2011 et de la décision ministérielle du 14 novembre 2011, les études de l'étape 2 ont été lancées avec 3 objectifs principaux :

- ▶ rechercher le meilleur tracé possible au sein d'une Zone de Passage Préférentielle de 1 000 mètres de large,
- ▶ statuer sur les principes de la desserte du territoire,
- ▶ définir l'opportunité de la mixité sur toute ou partie de la ligne.

Ce second bilan revient sur l'historique du projet (1.), présente le dispositif de concertation mis en place (2.) et le mode de gouvernance (3.). Il synthétise les avis recueillis durant l'étape 2 (4.), souligne les nouveaux enseignements (5.) de la concertation et propose des conclusions (6.).

Le bilan de la concertation de l'étape 1 ainsi que ce bilan intermédiaire de l'étape 2 sont disponibles sur le site internet du projet : www.lalignenouvelle.com

1. Introduction

DE LA DÉCISION DE RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE À L'ISSUE DU DÉBAT PUBLIC, À LA DÉCISION MINISTÉRIELLE DE FIN D'ÉTAPE 1.

1.1. L'HISTORIQUE DU PROJET DE LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

A. Un projet initié dès 1990

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, ce projet s'inscrit dans le programme des grands projets ferroviaires nationaux conduits par Réseau Ferré de France. Il constitue le trait d'union entre les lignes nouvelles du sud de l'Europe : au nord le contournement de Nîmes et Montpellier, en phase de réalisation, dans le cadre d'un partenariat public/privé, au sud la ligne nouvelle Perpignan-Figueras et sa prolongation vers Barcelone.

Entre 1993 et 2005, les études aboutissent à un Projet d'Intérêt Général, afin de réserver les terrains nécessaires. 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.

Les objectifs du projet initial devaient 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 prévisible des flux de marchandises nationaux et européens.

B. 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 permis à Réseau Ferré de France de questionner l'ensemble des acteurs et le grand public sur l'opportunité du projet, les différents scénarios possibles, l'implantation de gares nouvelles, le couloir de passage, la mixité du projet. 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 des 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.

Le débat public a permis l'expression de tous les points de vue.

Le public invité a pu s'exprimer largement, informé par les divers moyens de communication et de participation mis en oeuvre par la Commission Particulière du débat public. :

- ▶ 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 et sujets traités par les radios ou télévisions.



C. Mise en place d'un processus de concertation continue et d'études en étape 1

Parallèlement à la mise en place des études, organisées en trois étapes, une concertation continue et approfondie est apparue nécessaire.

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.

Ses modalités sont définies dans la **Charte de la concertation** rédigée par Réseau Ferré de France, approuvée par la Commission nationale du débat public (CNDP), le Garant de la concertation et le Comité partenarial du 24 juin 2010, puis validée par le COPIL réuni le 3 décembre 2010 à Montpellier.

La Charte est décrite en détail en page 8.

Le processus de concertation a nécessité une approche novatrice. Il est organisé autour d'un dispositif qui comprend :

► **l'information et la consultation du grand public** (réunions publiques, site internet, documents de communication...)

► **le dialogue avec les acteurs** (ateliers thématiques donnant la parole aux experts et aux associations, commissions consultatives avec les élus et les représentants de l'État, Comité partenarial d'information réunissant l'ensemble des acteurs).

Ces instances ont permis de nourrir les études, de dialoguer sur les enjeux du projet et d'éclairer les décisions à prendre.

Un garant de la concertation veille à la bonne mise en œuvre de ce dispositif depuis le démarrage de l'étape 1.

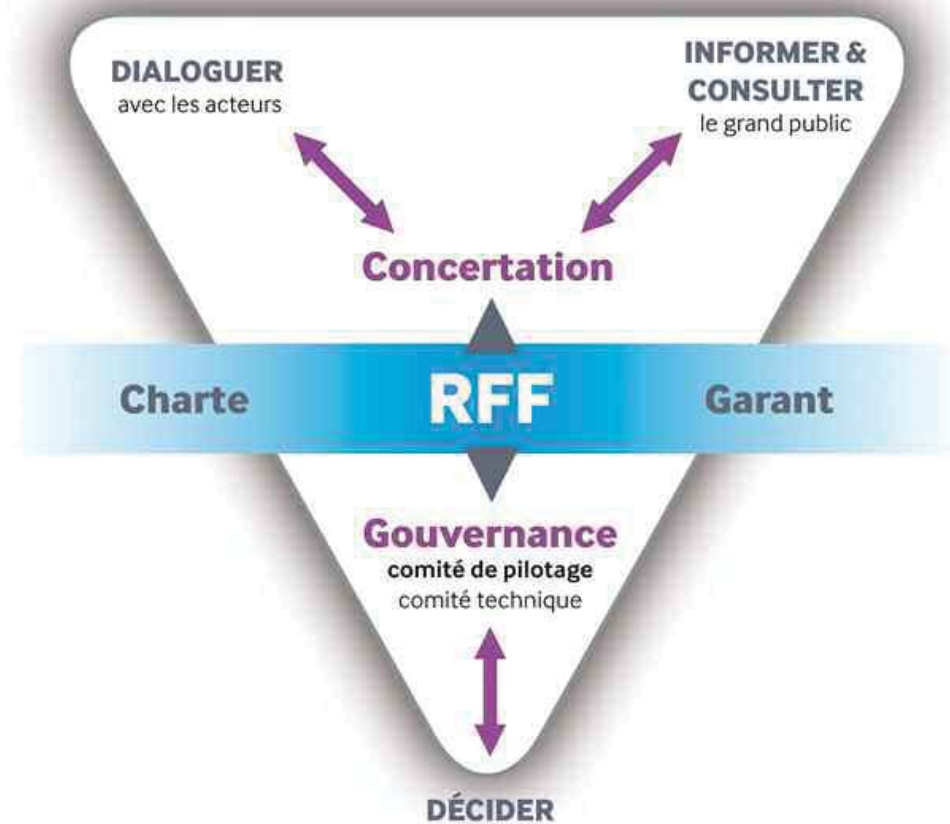


Schéma du dispositif de concertation



Les chiffres de la concertation en étape 1

Plus de 3500 personnes ont participé à cette première phase de la concertation.

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,

3 sessions de commissions consultatives

Premier cycle de 5 commissions
du 13 au 17 septembre 2010 ;
Deuxième cycle de 5 commissions
du 15 au 19 novembre 2010 ;
Troisième cycle de 3 commissions
du 26 au 28 janvier 2011.

7 ateliers

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.

1 COPART

COPART n°1 le 24 juin 2010 à Montpellier.

Plus de 150 réunions bilatérales

Avec les organismes professionnels, syndicats, fédérations, chambres consulaires, entreprises, Etat et ses services, collectivités, particuliers ...

1.2. LA DÉCISION MINISTÉRIELLE DE FIN D'ÉTAPE 1

La décision ministérielle, signée le 14 novembre 2011 par le Ministre de l'Écologie, du développement durable, des transports et du logement et le Ministre chargé des Transports, constitue une étape importante des études du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan. En définissant une zone de passage préférentielle d'une largeur variant de 500 à 1 500 mètres selon les secteurs, la décision a réduit le champ des possibles pour dessiner le tracé qui sera soumis à l'enquête publique.

1.3. LES OBJECTIFS DE L'ÉTAPE 2

L'étape 2 doit permettre de :

- ▶ définir un tracé d'une largeur de 100 à 120 mètres,
- ▶ préciser quelles sections de lignes seront aptes à la mixité,
- ▶ statuer sur les modalités de desserte du territoire.

Cette seconde étape sera suivie par deux nouvelles décisions ministérielles qui porteront, dans un premier temps, sur les sections aptes à la mixité et l'implantation ou non de gares nouvelles et, dans un second temps, sur le tracé final.



1.4. LES BILANS DE LA CONCERTATION

Ce bilan intermédiaire de la concertation d'étape 2 réalise un point d'étape avant la Décision Ministérielle n°2 sur les gares et la mixité de la ligne. Il sera complété en fin d'étape 2 par le bilan final en vue de la Décision Ministérielle sur le tracé.

Ce bilan sera, comme le premier, complémentaire du compte-rendu établi par le garant de la concertation, qui assiste, en toute indépendance, à la plupart des débats.

Calendrier du projet



2. Principes de la concertation

LA CONCERTATION NOURRIT LES ÉTUDES ET ÉCLAIRE LES DÉCISIONS.

2.1. LES OBJECTIFS GÉNÉRAUX DES RÉUNIONS DE CONCERTATION

Les objectifs de RFF et ses partenaires :
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,

INFORMER régulièrement les acteurs et le public de l'avancée des études, des résultats de la concertation et des décisions prises.

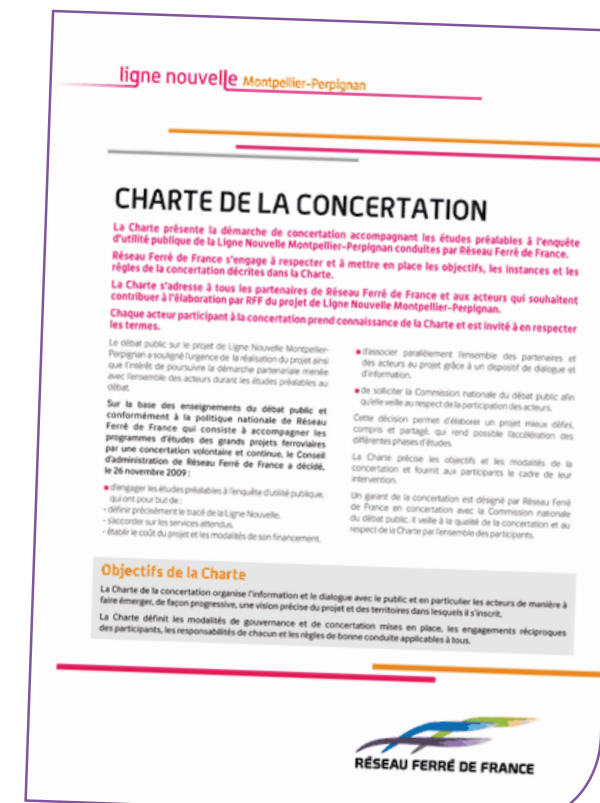
4 grands principes

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.



2.2. LA CHARTE

La Charte, établie dès l'étape 1, précise les modalités de la concertation.

Validée au début de la première étape, elle 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. La Charte 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.

Elle s'adresse à tous et plus particulièrement aux acteurs qui souhaitent contribuer à l'élaboration du projet.

La Charte de la concertation encadre le 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 socioprofessionnelles, des associations représentatives et du public concerné. Réseau Ferré de France a demandé à la Commission nationale du Débat Public (CNDP) de veiller au respect de la participation des acteurs et du grand public à ce processus.

2.3. LE GARANT



Vigilance et indépendance sont les maîtres-mots de la mission du garant.

La décision de RFF du 26 novembre 2009, annonçant la poursuite des études, soulignait que le projet devait être conduit dans le cadre d'une large concertation. « Le maître d'ouvrage organise le dispositif et souhaite que la CNDP veille au respect de la participation des acteurs à ce processus ». Le dispositif mis en place pour la LNMP a constitué une préfiguration de la loi dite Grenelle 2.

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 (CNDP) a désigné un garant : **Monsieur Jean-Pierre Richer**, chargé de veiller à la mise en oeuvre des modalités d'information et de participation du public pendant la phase postérieure au débat public et jusqu'à l'enquête publique. Membre de la Commission particulière du débat public (CPDP) de mars à juillet 2009, il bénéficie d'une connaissance approfondie du contexte et de l'environnement du projet et de ses acteurs.

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 ; il est présent à la grande majorité des réunions et son rôle est rappelé systématiquement.
- ▶ **facilitateur des échanges** entre les participants à la concertation ; il a aussi assisté à des réunions bilatérales.
- ▶ **rôle de recours** afin de répondre aux demandes formulées par les participants à la concertation et par le public : il a répondu dans les meilleurs délais aux mails et courriers qui lui ont été envoyés.

L'agenda du garant

EN ÉTAPE 1

3 COPIL/3, 1 COPART/1,
6 commissions consultatives/13,
3 ateliers/7, 3 réunions publiques/6.

EN ÉTAPE 2

2 COPIL/3, 2 COTECH/5, 2 COPART/2,
8 commissions consultatives/8,
12 ateliers/18, 6 réunions publiques/6,
1 visite presse, 1 exposition.

Les observations du garant en fin d'étape 1

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.

Dans le rapport d'étape 1, il souligne que « le succès de la concertation n'est pas de satisfaire en tout les demandes, mais de révéler les insatisfactions sans rien laisser dans l'ombre, de réduire les insatisfactions évitables sans rien proposer de déraisonnable et d'expliquer enfin pourquoi subsistent des insatisfactions irréductibles ». A cette fin, il suggère plusieurs améliorations quant à l'information du public et à sa participation :

- Organiser des réunions publiques sur mesure.
- Associer la représentation de l'État aux réunions publiques.
- Augmenter le nombre des réunions publiques.
- Susciter l'intérêt des médias.
- Disposer d'espaces d'information dans les médias.
- Valoriser le réseau internet.
- Imaginer de nouveaux documents d'information.

Ce bilan d'étape 2 montre qu'il a été entendu sur la plupart de ces points mais qu'une marge d'amélioration est encore possible.

Le compte-rendu établi par le garant sera envoyé au Président de RFF, à la CNDP et sera rendu public.

Les comptes-rendus du garant pour chaque étape sont disponibles sur le site : www.lalignenouvelle.com.

LA 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

2.4. L'INFORMATION ET LA PARTICIPATION DU GRAND PUBLIC

Comme Réseau Ferré de France s'y était engagé dès 2009, la concertation avec le grand public s'est poursuivie sous diverses formes.

Le grand public a accès à une information continue sur l'avancement du projet. Plusieurs modalités de contribution ont été proposées, pour permettre la « remontée » et le traitement par Réseau Ferré de France de questions, remarques, suggestions ou points d'attention sur le projet et sur son insertion dans les communes traversées : site internet avec possibilité de poser des questions, expositions dans les mairies et les gares, cartes postales avec carte T, film en 3D, interviews vidéos des acteurs mises en ligne, relations avec la presse, spot TV.

6 réunions publiques ont été organisées du 26 juin au 5 juillet 2012 : elles ont nourri la concertation locale avec les habitants des communes directement concernées par les variantes de tracé, la mixité et les gares nouvelles.

L'ensemble du dispositif est détaillé au chapitre 4.1.

Ces rencontres ont 5 objectifs :

- ▶ insérer le projet le mieux possible dans le territoire en prenant en compte l'homme et son environnement
- ▶ définir un tracé précis grâce aux études environnementales, techniques et ferroviaires
- ▶ élaborer les principes de dessertes, suite aux études de trafic et d'accessibilité du territoire
- ▶ esquisser le financement avec les études socio-économique et financière
- ▶ préparer la mise à l'enquête publique.



2.5. LE DIALOGUE AVEC LES ACTEURS

Les modalités de dialogue et de contribution des acteurs, mises en place au cours de la première étape des études, ont été poursuivies et adaptées pour répondre au mieux à la volonté d'information et de participation en temps réel. Pour poursuivre un dialogue exhaustif, Réseau Ferré de France a organisé durant la période de juillet 2011 à novembre 2012 :

▶ **8 commissions consultatives** sous l'égide des préfets et sous-préfets de février à juillet 2012, afin de rappeler les étapes du projet, présenter l'avancement des analyses et recueillir les avis des élus.

▶ **18 ateliers thématiques** auxquels ont participé plus de 800 acteurs (services de l'État et des collectivités, élus, SNCF, acteurs socio-professionnels et associatifs) qui ont permis de partager et d'échanger sur l'avancement des différents rendus d'études.

▶ **2 Comités partenariaux (COPART)** pour réunir les acteurs, les écouter et les informer sur les décisions et orientations prises en COPIL.

L'ensemble du dispositif est détaillé au chapitre 4.2 (associations et experts), 4.3 (élus), 4.4 (acteurs).

2.6. LES RÉUNIONS BILATÉRALES

L'objectif des réunions bilatérales est de partager des données précises et d'avancer ensemble sur le projet.

Réseau Ferré de France a répondu aux demandes des acteurs du projet en organisant **plus de 90 réunions bilatérales** menées avec les acteurs du projet qui en ont formulé la demande.

Elles concernaient notamment les cofinanceurs, les associations, syndicats, entreprises.

Des rendez-vous à la demande et/ou des réunions plénières se sont tenues régulièrement avec l'équipe projet pour approfondir des points particuliers des objectifs de l'étape 2.

► L'État et ses services

Ministère, Préfecture, DREAL, DDTM, INAO, ABF, ONF, SDAP, ARS...

► Les collectivités locales

Région, Départements, Communautés d'Agglomération, Communautés de communes et municipalités.

► Les associations / syndicats / chambres consulaires

TGV sud environnement, Energie TGV, ECCLA, FNAUT, CFDT, Gardiens de la Gardiole, No pasaran, ALGVMM, PMCV, Parc Naturel Régional de la Narbonnaise, Syndicat des vignerons, Chambres de Commerce et d'Industrie, Chambres d'agriculture régionales et départementales, SAFER LR, Caves coopératives...

► Les entreprises

SNCF, TP Ferro, Comurhex, Ciments Calcia, RTE, BRLI, Titanobel...

► Les particuliers

2011	
Grand Narbonne, CA 66, TGV Développement, La Palme, Salses, Caves, Roquefort-des-Corbières, Préfecture 66	JUILLET
Aqua Domitia, CABM	OCTOBRE
DDTM 11, DDTM 34, DDTM 66, DRAC LR	NOVEMBRE
F RTP, Toulouse-Narbonne, Le Soler, Préfecture LR	DÉCEMBRE

RENCONTRES DE L'ÉQUIPE LNMP HORS INSTANCES DE CONCERTATION - ÉTAPE 2

2012	
JANVIER	Grand Narbonne, Préfecture LR, CR LR, CG 66, Sous-préfecture de Béziers, Sommet des 8 villes pour la GV
FÉVRIER	TGV Sud, Fédération nationale des chasseurs, INAO, Le Soler, Toulouse-Narbonne, CR LR, CABM, CA Montpellier
MARS	Le Soler, DDTM 66, Préfecture 66, SNCF, Préfecture LR, Toulouse-Narbonne, Gendarmerie, RTE, SNCF, CGDD
AVRIL	Protocole sondage, DDTM 34, Grand Narbonne, CA / FDSEA, CCI Narbonne, DRAC LR, CABM, DDTM 11, No Pasaran
MAI	RTE, Syndicat des vignerons du Midi, DDTM 11, Préfecture 11, Zoo Bessan, Préfecture 66, No Pasaran, Protocole sondage, CESR
JUIN	Préfecture 66, No Pasaran, FERRMED, DGITM, ALGVMM, CESR
JUILLET	Sous-préfecture de Narbonne, DIT, Carrières
AOÛT	SMBT, Sous-préfecture de Béziers
SEPTEMBRE	PMCV, CABM, DREAL LR, Chambre agriculture 11, FDSEA 11, Grand Narbonne
OCTOBRE	CG11, PMCA, Chambre agriculture 66, FDSEA 66, Chambre agriculture 34, FDSEA 34

2.7. LE CALENDRIER ET LE DÉROULEMENT

2 Comités Partenariaux

COPART n°2 - 04.07.11 - Montpellier
COPART n°3 - 19.11.12 - Montpellier

8 Commissions consultatives

4^e session des Commissions consultatives / 2 au 8.02.12 Perpignan, La Palme, Narbonne, Béziers, Montpellier.

Rappel de la ZPP et visualisation des premières variantes de tracé.

5^e session des Commissions consultatives / 26.06.12 2.07.12 et 4.07.12, à Mèze, Opoul-Périllos, Narbonne.

Nouvelle présentation des variantes de tracé.

18 Ateliers thématiques

Environnement n°3 / 08.07.11 - Montpellier

Méthodologie des inventaires
Faune/Flore/Habitat.

Territoire & mobilité / 28.09.11 - Montpellier

Diagnostic des dynamiques territoriales et des déplacements voyageurs.

Transport de marchandises n°2 / 13.10.11 - Perpignan

Perspectives de développement des activités fret et logistique en Languedoc-Roussillon.

Agriculture, viticulture, foncier n°3 / 14.10.11 - Narbonne

Modalités de la convention de partenariat entre RFF et la profession agricole.

Desserte du territoire n°1 / 10/14.11.11 - Colombiers

Volet 1 - Stratégie foncière et environnementale
Volet 2 - Projets urbains

Volet 3 - Mobilité & intermodalité

Volet 4 - La gare vue par les acteurs socio-économiques

Environnement n°4 / 31.01.12 - Montpellier

Résultats des inventaires écologiques et présentation de la construction des variantes de tracé

Desserte du territoire n°2 / 01/02/05.03.12 - Béziers, Narbonne, Nissan-lez-Ensérune

Présentation des différents projets urbains, des études de trafic et de l'accessibilité des gares.

Agriculture, viticulture et foncier n°4 / 15.05.12 - Narbonne

Présentation des études agricoles, foncières et du marché foncier.

Paysages n°2 / 29.05.12 - Montpellier

Diagnostic paysager, sensibilités environnementales et hiérarchisation des enjeux.

Hydraulique n°2 / 05.06.12 - Narbonne

Présentation des modèles hydrauliques

Desserte du territoire n°3 / 18/19/20.06.12 - Béziers, Nissan-lez-Ensérune, Narbonne

Finalisation du projet urbain.

Analyse des sites potentiels.

6 Réunions publiques

Débat sur la desserte du territoire, les variantes de tracé et sur la mixité.

Séquence 1 - Peyrestortes / 03.07.12

Séquence 2 - La Palme / 02.07.12

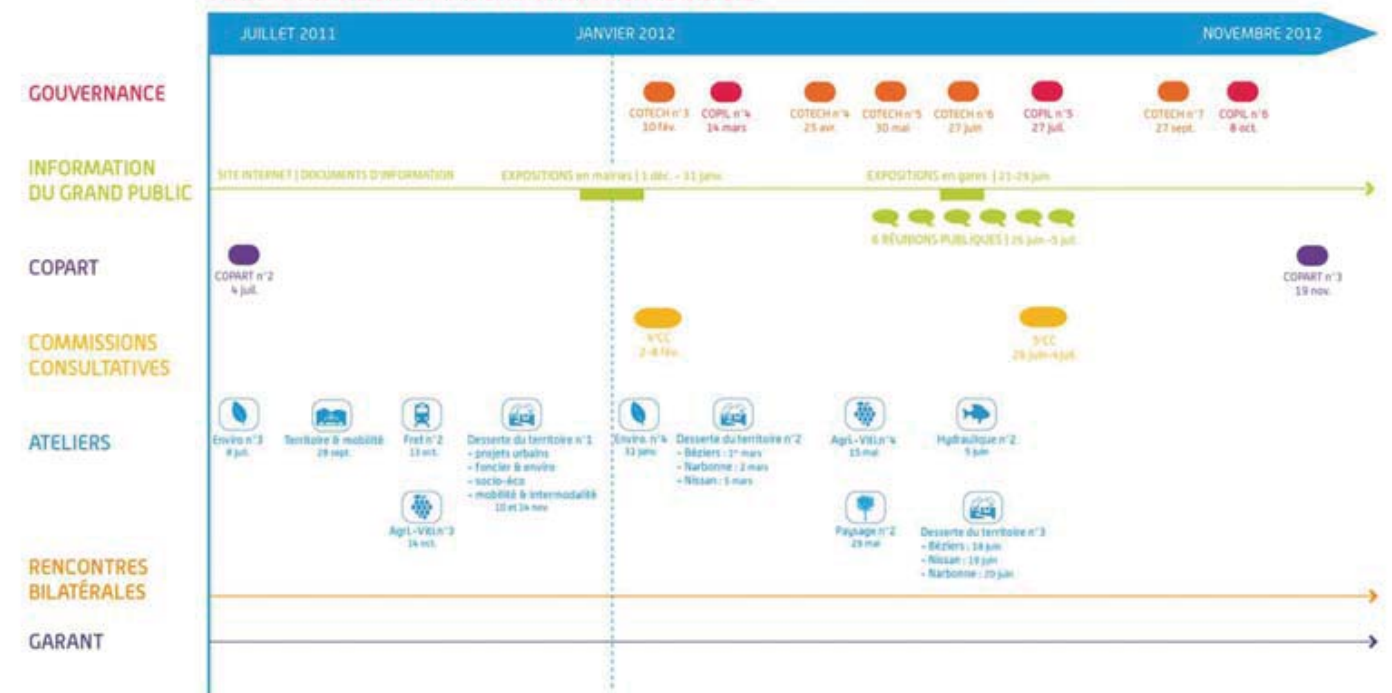
Séquence 3 - Narbonne / 04.07.12

Séquence 3 - Nissan-lez-Ensérune / 05.07.12

Séquence 4 - Béziers / 26.06.12

Séquence 5 - Gigean / 27.06.12

PLANNING DE LA CONCERTATION DE L'ÉTAPE 2



3. Gouvernance

DANS LE PROCESSUS DE DÉCISION, LE COTECH PRÉPARE LES CHOIX DU COPIL.

3.1. LA GOUVERNANCE S'ARTICULE AUTOUR DE DEUX INSTANCES : LE COMITÉ TECHNIQUE ET LE COMITÉ DE PILOTAGE

La gouvernance permet la prise de décisions cohérentes et partagées entre Réseau Ferré de France et les différents partenaires qui cofinancent les études. Dans un cercle vertueux, la concertation alimente les études et éclaire la gouvernance.

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

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 des Transports,
- ▶ de Réseau Ferré de France,
- ▶ des services techniques des collectivités territoriales qui financent le projet.

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 les partenaires co-financiers 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.



COPIL du 12 mai 2011 : l'État, RFF et les collectivités partenaires signent la convention de financement des études préalables à la DUP.

Le calendrier de la gouvernance

ÉTAPE 1

2 COTECH

COTECH n°1, le 10 septembre 2010
COTECH n°2, le 25 mai 2011

3 COPIL

COPIL n°1, le 3 décembre 2010
COPIL n°2, le 12 mai 2011
COPIL n°3, le 16 juin 2011

ÉTAPE 2

5 COTECH

COTECH n°3, le 10 février 2012
COTECH n°4, le 25 avril 2012
COTECH n°5, le 30 mai 2012
COTECH n°6, le 27 juin 2012
COTECH n°7, le 27 septembre 2012

3 COPIL

COPIL n°4, le 14 mars 2012
COPIL n°5, le 27 juillet 2012
COPIL n°6, le 8 octobre 2012

3.2. COMITÉ DE PILOTAGE DU 8 OCTOBRE 2012 : UNE ÉTAPE IMPORTANTE EST FRANCHIE

Trois Comités de pilotage se sont tenus en étape 2.

Au cours du **COPIL du 14 mars 2012**, RFF a présenté les hypothèses de tracé en 3D, à l'intérieur de la zone de passage définie à l'étape 1.

Le **COPIL du 27 juillet 2012** avait un caractère informatif ; le Préfet de région a rappelé le cadre budgétaire contraint dans lequel devra s'inscrire le projet. Les trois collectivités désireuses d'accueillir une gare nouvelle y ont présenté leur projet de territoire.

Au **COPIL du 8 octobre 2012**, une étape importante est franchie. Une présentation des études « gares et mixité » a été réalisée pour éclairer les partenaires co-financiers.



Le comité de pilotage du projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, réuni le 8 octobre à Montpellier et co-présidé par MM. Thierry Lataste, Préfet de la région Languedoc-Roussillon et Christian Bourquin, Président de la Région Languedoc-Roussillon, a pris deux décisions, sur la desserte du territoire et sur la mixité de la ligne.

Synthèse du COPIL du 8 octobre 2012

Le **comité de pilotage n°6** s'est réuni le lundi 8 octobre à Montpellier. Co-présidé par MM. Thierry Lataste, Préfet de la région Languedoc-Roussillon et Christian Bourquin, Président de la Région Languedoc-Roussillon, **il a pris deux décisions : sur la desserte du territoire et la mixité de la ligne.**

Il a retenu la proposition « réaliste et responsable » de poursuivre les études et la concertation selon les modalités suivantes :

- ▶ poursuite de la mixité ferroviaire voyageurs / fret du Contournement ferroviaire de Nîmes à Montpellier, « le plus loin possible » entre Montpellier et Perpignan. En cas d'impossibilité au sud de Narbonne, le COPIL envisage la solution du déplacement, à terme, de la ligne classique, le long de l'autoroute A9. Ceci permettrait de faire face à une future augmentation du trafic et au risque de submersion lié au changement climatique,
- ▶ implantation de deux gares nouvelles dans les agglomérations de Béziers et Narbonne,
- ▶ possibilité d'une nouvelle gare, à terme, dans le secteur de Perpignan,
- ▶ étude d'une section de ligne nouvelle mixte dans la plaine du Roussillon et d'un barreau de raccordement mixte, au nord de Perpignan, vers la ligne actuelle.

Les deux présidents ont salué cette décision unanime du comité de pilotage qui a également souhaité un fort engagement de l'Europe sur le financement de ce projet.

Les décisions du COPIL seront présentées le 19 novembre 2012 à un comité partenarial (COPART n°3) regroupant les élus concernés, les associations intéressées, les partenaires sociaux et les forces économiques des territoires traversés.

Après la consultation formelle des acteurs durant le mois de novembre 2012, le Préfet de région transmettra au Ministre chargé des Transports, le fruit de cette consultation, dans un **rapport de synthèse**. C'est au Ministre qu'il reviendra de préciser alors les suites à donner au projet, dans une seconde Décision Ministérielle.

4. Retour sur le dispositif de concertation

L'OBJECTIF DE LA CONCERTATION EST DE DONNER LA PAROLE À TOUS LES ACTEURS ET AU GRAND PUBLIC.

4.1. LES 3 ENJEUX DE L'ÉTAPE 2 DES ÉTUDES : LES GARES, LA MIXITÉ ET LE TRACÉ

4.1.1. Comment desservir le territoire ?

L'OBJECTIF

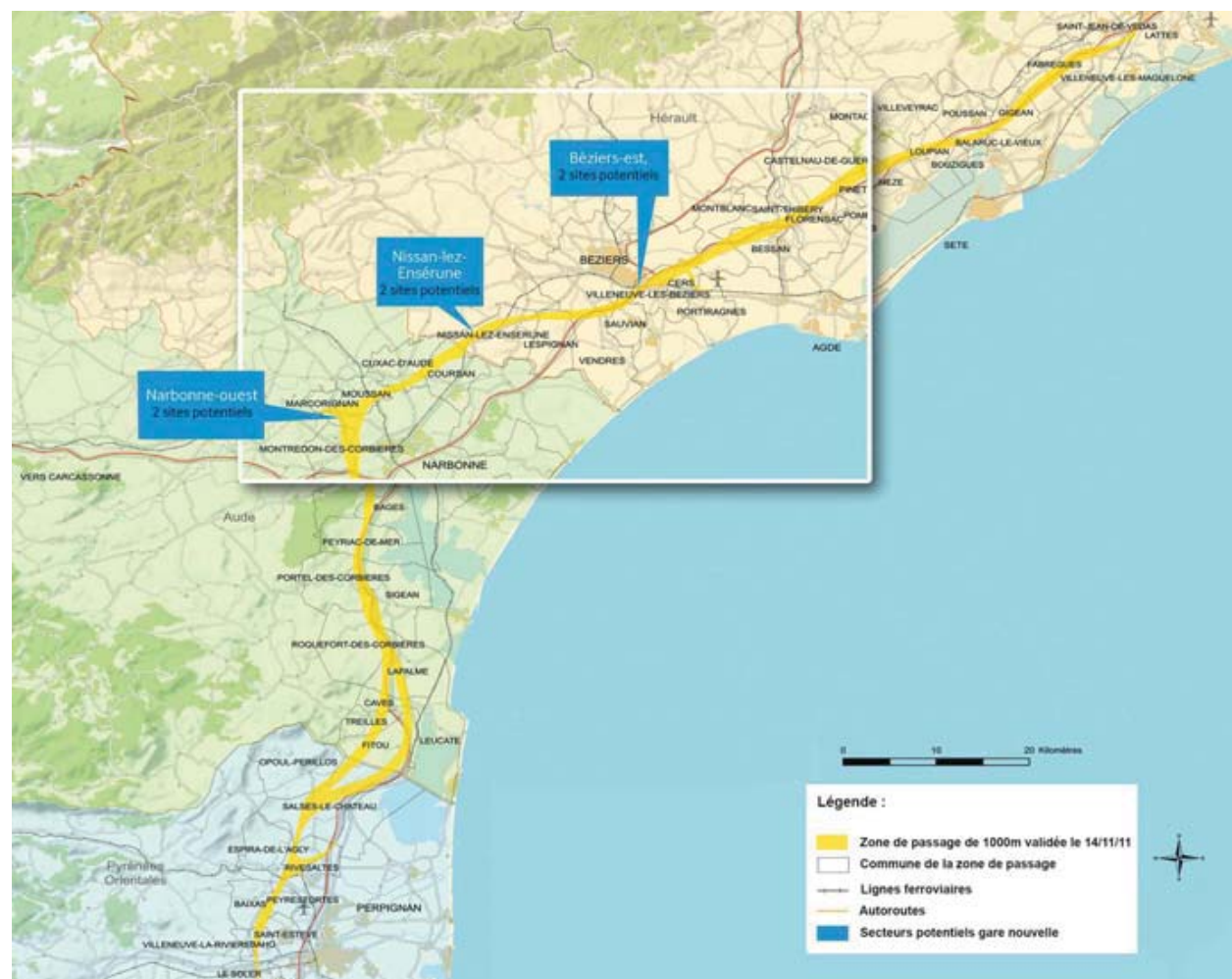
Réseau Ferré de France a poursuivi la réflexion sur l'opportunité de créer une ou plusieurs gares nouvelles entre Montpellier et Perpignan. Cette réflexion s'inscrit dans une démarche globale d'aménagement du territoire, en partenariat avec les co-financeurs et les collectivités concernées porteuses des projets urbains. La décision de créer deux gares nouvelles a été prise lors du COPIL du 8 octobre 2012.

CINQ POSSIBILITÉS

Pour desservir le Biterrois et le Narbonnais, cinq possibilités de desserte ont été étudiées :

- ▶ la desserte par les gares actuelles de Béziers et Narbonne
- ▶ une gare nouvelle : à Béziers-est ou à Narbonne-ouest ou à Nissan-lez-Enserune
- ▶ deux gares nouvelles : à Béziers-est et à Narbonne-ouest.

RFF a également étudié la possibilité de réaliser, à un horizon plus lointain, une gare nouvelle dans le secteur de Perpignan.



LES SITES POTENTIELS

Dans chaque secteur, 2 sites d'implantations ont été étudiés :

À Béziers-est

« Canal du Midi » : gare à l'interconnexion avec la ligne existante sur Villeneuve-lès-Béziers, proche du Canal du Midi,

ou

« A75 » : gare au Sud de l'échangeur A9 / A75, sur la commune de Villeneuve-lès-Béziers.

À Nissan-lez-Enserune

« Village » : gare à l'interconnexion avec la ligne existante et la gare actuelle, proche du village de Nissan,

ou

« Péries » : gare sur le secteur de Nissan-Péries, à 3 km du village à la limite de l'Aude et jouxtant la ligne existante.

À Narbonne-ouest

« Pont des Charrettes » : gare à l'interconnexion avec la ligne existante, en viaduc,

ou

« Les Prax » : gare jouxtant la ligne existante à proximité immédiate du village de Montredon-des-Corbières.

Dans les Pyrénées-Orientales

À la mise en service de la Ligne nouvelle, l'Agglomération de Perpignan et le Conseil général des Pyrénées-Orientales ont privilégié la desserte par la gare actuelle, via un raccordement. Les études apportent un éclairage sur l'opportunité de créer à terme une nouvelle desserte dans le secteur de Perpignan.

LES ÉTUDES

Pour développer la réflexion, 4 thématiques ont fait l'objet des études et des échanges au cours des réunions de concertation :

- ▶ maîtriser le foncier (occupation des sols et environnement)
- ▶ imaginer la ville de demain (projet urbain)
- ▶ concevoir une chaîne de transport
- ▶ valoriser l'arrivée du TGV®.

Les réunions de travail et les échanges avec les 3 collectivités porteuses des projets urbains ont été extrêmement enrichissants et montrent l'espoir de développement collectif que suscite le projet de la Ligne nouvelle.

La réflexion sur la desserte du territoire, la création de gares nouvelles et leur insertion dans un projet urbain ont été abordées au cours de 3 sessions d'ateliers thématiques. Détails dans les pages 45 à 49 pour la session de novembre 2011, 51 à 53 pour celle de mars 2012 et 57 à 59 pour juin 2012.

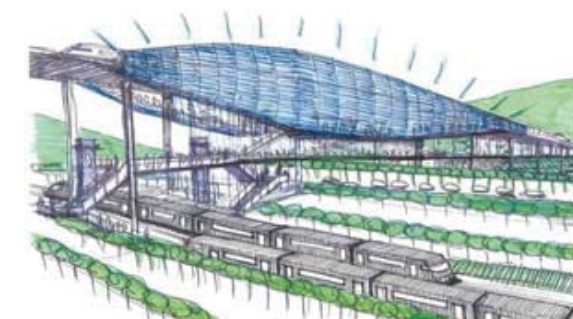
«Vues d'artiste » de Silvio d'Ascia, architecte.



Gare de Béziers-Est « A75 »



Gare de Nissan « Village »



Gare de Narbonne-Ouest « Pont des Charrettes »

4.1.2. La mixité de la Ligne nouvelle

Le débat public avait souligné la volonté des populations et des élus locaux de transférer une partie du transport de marchandises de la route vers le rail. L'étape 1 des études a confirmé que la Ligne nouvelle devait être mixte sur les sections de ligne les plus circulées.

L'un des objectifs de l'étape 2 des études préalables à l'enquête publique, est de préciser quelles seront ces sections, en fonction des futurs trafics fret et voyageur.

La ligne existante et la Ligne nouvelle devront permettre de faire circuler l'ensemble des trafics estimés, à l'horizon 2020 et au-delà.

Pour ce faire, des études de trafic et d'exploitation ont été menées. La mixité de la ligne constitue un paramètre important du coût du projet et les avis étaient partagés sur sa nécessité selon les séquences. Une présentation des coûts/bénéfices au COPIL du 8 octobre 2012 a permis à chacun de se forger un avis.

Le débat sur la mixité a été abordé dans les ateliers thématiques sur le territoire et la mobilité, de septembre 2011 (pages 41 et 42), et sur le transport de marchandises, en octobre 2011 (pages 41 à 43).

Les commissions consultatives, notamment en séquences 1 et 2 (pages 61 à 69) ont également traité ce sujet.



La Décision ministérielle du 14 novembre 2011 stipule que la seconde étape des études sera l'occasion de préciser la pertinence d'une mixité voyageurs/fret sur les différentes sections de la ligne nouvelle.

4.1.3. Les variantes de tracé

Avec la définition d'une zone de passage préférentielle large d'environ 1 000 mètres (Décision ministérielle du 14 novembre 2011), le dessin de la future Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan s'est précisé. Au final, un tracé de 100 à 120 mètres de large en moyenne sera soumis à l'enquête d'utilité publique.

LES ENJEUX

Les enjeux territoriaux

Le recensement a été conduit selon 4 thématiques :

- milieu humain
- milieu physique
- milieu naturel
- patrimoine & paysage

Au total, une soixantaine d'enjeux territoriaux ont été identifiés.

Les enjeux fonctionnels

Ce type d'enjeu est lié aux services à assurer : transporter des marchandises, s'arrêter à Béziers et/ou Narbonne, aiguiller les trains vers Carcassonne... Ce qui se traduit par des caractéristiques techniques de la ligne nouvelle : pente, virage, gare nouvelle, raccordement, viaduc, tunnel...

5 principes ont dirigé la recherche des variantes de tracé :

- ▶ Rester sur le tracé le plus proche du PIG, imaginé en 1995
- ▶ Tracer la variante la plus directe entre Montpellier et Perpignan
- ▶ Se jumeler avec les infrastructures existantes pour limiter le fractionnement du territoire
- ▶ Identifier la variante de moindre enjeu territorial
- ▶ Estimer la variante engendrant des investissements raisonnés.

Les critères pris en compte pour les comparer seront regroupés selon les 3 grandes composantes du développement durable :

- ▶ environnementale : tels le milieu physique, le paysage ou les risques naturels...
- ▶ sociétale : tels la viticulture, le bâti, le bruit...
- ▶ économique : financement, risques et évolutivité...

Les variantes de tracé ont été au cœur de la concertation que ce soit lors des Commissions consultatives, des ateliers ou des réunions publiques. Elles constituent un élément sensible du débat et feront l'objet de la Décision ministérielle de la fin de l'étape 2.

Les variantes de tracé ont été présentées au cours de l'atelier Environnement n°4, page 50, puis dans les Commissions consultatives de février, pages 61 à 66 et juin 2012, pages 67 à 69, et lors des réunions publiques de juillet 2012, pages 67 à 69.



Les variantes de tracé proposées par RFF prennent en compte les enjeux humains et environnementaux ainsi que les possibilités de desserte du territoire.

4.2. L'INFORMATION ET LA PARTICIPATION DU GRAND PUBLIC

4.2.1. L'annonce et le recueil de point de vue sur le choix de la Zone de Passage Préférentielle

LE JOURNAL FORMAT TABLOÏD

La Décision Ministérielle signée le 14 novembre 2011 a marqué une étape importante du projet.

L'annonce de cette décision a été communiquée aux partenaires et acteurs du projet grâce à un journal tabloïd, tiré à 3 000 exemplaires, envoyé à tous les élus concernés et plus largement aux membres du COPART. Il a été ensuite diffusé aux participants lors des réunions de concertation entre novembre 2011 et mai 2012.

LE SITE INTERNET

www.lalignenouvelle.com

Pivot de la communication, le site internet donne une information en continu sur l'avancement du projet et la recherche d'un tracé.

Depuis octobre 2011, date de sa relance par une campagne de communication grand public dans les agglomérations de Perpignan, Narbonne, Béziers et Montpellier, le site internet a atteint près de 30 000 visites. Son bilan est détaillé en page 21.



Le tabloïd (format A3, 4 pages) rappelle les bénéfices du projet et présente la Zone de Passage Préférentielle.

La création de la **signature visuelle** du projet répondait à 3 exigences :

- ▶ rappeler les bénéfices apportés par le projet,
- ▶ l'associer à l'avenir par un graphisme coloré et positif,
- ▶ identifier le territoire régional.

Le visuel « ma ligne d'avenir » a été décliné sur l'ensemble des supports de communication et notamment sur le site internet.

La carte postale générique, créée avec 4 déclinaisons, a atteint son objectif : relancer le site internet, lancé en étape 1.

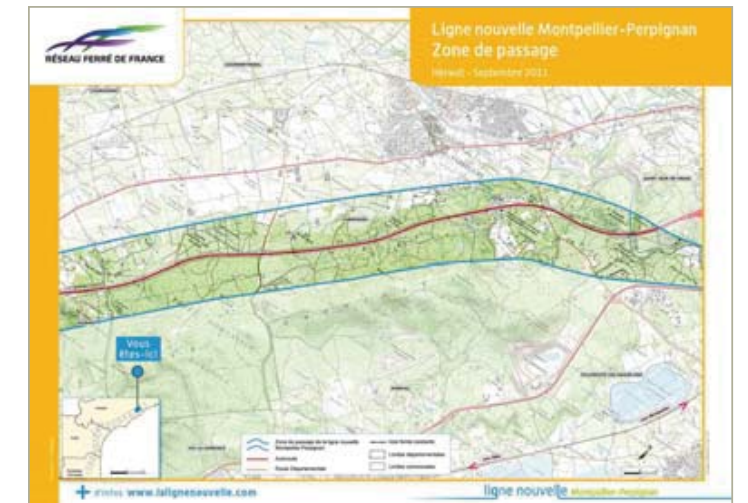


LES EXPOSITIONS DANS 52 COMMUNES

Les habitants des communes concernées par la bande de passage de 1 000 mètres, ont reçu une invitation mi-novembre 2011 pour découvrir la zone de passage, exposée dans leur mairie, via un flyer distribué à 89 900 exemplaires dans les boîtes aux lettres.

52 cartes de la Zone de Passage Préférentielle, en format A1, ont été envoyées dans les communes, pour qu'elles puissent les afficher. Un registre de libre expression a été joint à cette carte.

La carte de la ZPP découpée selon chaque commune, a été exposée dans les mairies, en décembre 2011, accompagnée par un registre d'expression libre, pour être soumise à la concertation des habitants. Ces cartes sont disponibles sur le site internet.



LES REGISTRES DE LIBRE EXPRESSION

Ils ont été envoyés aux communes pour qu'elles les mettent à disposition de leurs administrés en novembre 2011 et retournés en février 2012. Sur 52 envois (toutes les communes de la ZPP sauf les grandes villes), **42 ont été retournés** : 22 sans commentaires, 20 avec commentaires. Ils contiennent 267 remarques. La commune de Salses-le-Château a été particulièrement réactive avec 159 remarques. Les remarques les plus fréquentes portent sur les options de tracé, la protection de l'humain et du cadre de vie. D'autres communes impactées par les variantes de tracé, comme Fitou, Caves, La Palme et Treilles, ont apporté elles aussi de nombreuses remarques.

6 pétitions regroupant 1928 signatures ont été jointes aux envois :

- ▶ 3 contre l'option Littoral, 190 + 602 + 184 = 976 signatures.
- ▶ 1 pour la protection de Moussan, 582 signatures
- ▶ 1 pour l'option Littoral, 297 signatures
- ▶ 1 contre le TGV, 73 signatures



Le dossier de presse : les enjeux de la décision et les moyens de la faire connaître



Le flyer (format A5) : Invitation à découvrir la carte de la zone de passage exposée en mairie

LA PRESSE

Le 2 décembre 2011, le Préfet de la région Languedoc-Roussillon et le Président de la Région, ont annoncé le choix du Ministre des Transports au cours d'une Conférence de presse. Le directeur régional de RFF et le chef de mission du projet, ont exposé aux médias les enjeux de cette décision, appuyés par un dossier de presse, 2 communiqués et un diaporama, mis en ligne par certains médias. Les retombées de cette conférence ont été importantes durant tout le mois de décembre.

4.2.2. Le site internet : www.lalignenouvelle.com

Créé lors du premier COPART le 24 juin 2010, c'est l'outil de communication le plus exhaustif ; il propose l'historique complet du projet, avec tous les documents et illustrations produits tout au long des études. Il permet aux internautes d'accéder aux plus récentes informations et de poser leurs questions.

Pour répondre aux observations du garant et donner plus de visibilité au site internet, tout en présentant le projet avec un support sympathique, dans l'esprit « BD », **50 000 Cartes postales avec carte T**, ont été diffusées dans les grandes villes : Montpellier, Béziers, Narbonne et Perpignan. Support populaire, les 5 cartes postales évoquaient les bénéfices du projet pour les habitants « plus de trains régionaux », « plus souvent », « plus de fret ». Collectionnées par le public, elles ont « disparu » des présentoirs très rapidement, mais ont été très peu utilisées comme support de courrier. Sur les 17 retours, les personnes se sont surtout exprimées pour encourager le projet (50 %) ou se plaindre de la fréquence des trains ou de l'état du réseau ferré régional (50 %).

Tous les comptes rendus de réunions sont en ligne, les communiqués de presse, les diaporamas produits pour l'ensemble des réunions de concertation et de gouvernance.

Une visionneuse de vidéos permet d'accéder à 22 entretiens courts qui donnent la parole à l'équipe projet et à des acteurs ayant participé à des réunions de concertation sur des sujets précis.

Cartographie. Les visiteurs peuvent cliquer sur une carte pour découvrir la zone de passage inscrite dans leur commune. L'ensemble des variantes de tracé est aussi disponible.

Les internautes peuvent poser des questions à **la rubrique « contactez-nous »**. La mission de la LNMP s'efforce de leur répondre dans les meilleurs délais. Ainsi, depuis le début de l'étape 2, plus de 250 personnes ont pu poser leurs questions et donner leur avis. Chacun a reçu une réponse personnalisée.

L'analyse du trafic montre 30 000 visites du site dont 29 800 visiteurs uniques. Le plus haut pic a été atteint le 2 décembre, avec 5 753 visiteurs, date de la conférence de presse d'annonce de la Zone de Passage Préférentielle par le Préfet. Les quatre pics suivants sont le 13 février avec 472 visiteurs, après la visite de terrain avec la presse, 379 le 13 janvier, suite à la demande de retour des registres d'informations par les communes et 274, le 26 mars, 2^e visite de presse sur le terrain, enfin 363 visiteurs, après les ateliers portant sur la desserte du territoire et la parution des sites potentiels de gares nouvelles dans la presse.

Les 3 pics de visite sur la période suivante sont :

- ▶ le 22/06/2012, 567 visites (principalement connectés au site, via le site de Midi-Libre)
- ▶ le 5/07/2012, 256 visites
- ▶ le 12/07/2012, 250 visites.



Page d'accueil du site internet

Le site comporte plusieurs rubriques

Projet : Les études et le déroulement du projet.
Concertation : agenda et Charte de la concertation.
Contactez-nous : poser des questions et émettre un avis.
Documents : comptes rendus des réunions, ateliers et commissions, cartes et documents.
Médiathèque : Les animations et les vidéos.



5 séries de cartes postales pour relancer le site internet.

4.2.3. Le film en 3D

Réel outil pédagogique, le film en 3D des variantes de tracé permet de « circuler » sur l'ensemble de la bande de 1 000 mètres, au niveau du sol ou en prenant de la hauteur. Il permet de visualiser l'ensemble des variantes de tracé étudiées ainsi que leur profil en long (remblais, déblais, tunnel, ouvrage d'art...). L'ensemble du territoire y est représenté grâce à des photographies aériennes qui ont été prises en avril 2011. Une actualisation pour représenter le bâti a été effectuée en mai 2012.

Il a été utilisé durant les commissions consultatives, mais aussi dans les ateliers dédiés à la desserte du territoire et lors des réunions publiques. Cet outil a permis d'appréhender plus facilement l'insertion des variantes dans le territoire ; il a été largement apprécié, même si son réalisme a parfois créé de l'inquiétude.



Réunion publique à La Palme, le 2 juillet 2012.



Les participants aux réunions de concertation, ont découvert les variantes de tracé grâce au film en 3D.

Après la période de réserve électorale courant jusqu'à fin juin 2012, la reprise de la concertation avec le grand public a été accompagnée par un plan de communication intense. Expositions et enquête en gares, spot vidéo, annonces presse, diffusion d'affiches et de flyers, réunion publiques...

4.2.4. Les expositions en gare

Durant 6 jours, du 21 juin au 5 juillet 2012, **une exposition** a été organisée dans les gares de Narbonne, Béziers et Agde. Cette exposition avait comme objectif d'informer et de questionner les voyageurs sur la desserte du territoire, c'est-à-dire l'implantation de gares nouvelles. Ils ont également été informés grâce à une hôtesse, de la tenue de réunions publiques dans ce même laps de temps.

Ces expositions comportaient :

- ▶ **un kakémono** annonçant le calendrier des 6 réunions publiques ; il rappelle le site internet et les partenaires co-financeurs,
- ▶ **une brochure d'information** en 3 volets comportant une carte de libre expression, éditée à 2700 exemplaires,
- ▶ **un flyer** générique à double usage : au recto l'agenda des réunions publiques, au verso trois questions sur le projet et les gares nouvelles et un espace de libre expression, édité à 2 000 exemplaires,
- ▶ **une urne** destinée à recueillir les réponses aux questionnaires,
- ▶ **un panneau d'exposition** de 3x3 m rappelant la zone de passage et les sites potentiels de gares nouvelles.



Près de 600 personnes ont répondu au questionnaire distribué dans les gares.

L'analyse des enquêtes réalisées en gare montre que le projet continue à bénéficier d'un statut positif en tant qu'élément structurant du développement régional. **555 questionnaires** ont été administrés comme suit : 173 à Agde, 206 à Béziers et 176 à Narbonne.

Les citoyens-usagers sont majoritairement favorables à une création de gare nouvelle dans l'agglomération où ils ont été questionnés.

Moderniser l'existant est une demande fréquente. Les usagers du train continuent à souhaiter que les dessertes locales soient mieux et régulièrement assurées, que les parkings soient commodes et gratuits. Le sujet du fret ferroviaire est apparu 2 fois seulement dans les commentaires libres. La mixité n'est pas un sujet auquel le grand public est sensibilisé.

	NARBONNE 176 sondés			BÉZIERS 206 sondés			AGDE 173 sondés		
	OUI	NON	NSP	OUI	NON	NSP	OUI	NON	NSP
Ce projet participera-t-il au développement de la région ?	169	6	1	192	9	5	142	29	2
% par rapport à l'ensemble de la population sondée	96,02 %	3,41 %	0,57 %	93,2 %	4,37 %	2,43 %	82,08 %	16,76 %	1,15 %
Faut-il moderniser les gares actuelles ?	75	82	19	90	84	32	89	60	24
% par rapport à l'ensemble de la population sondée	42,61 %	46,59 %	10,08 %	43,69 %	40,78 %	15,53 %	51,45 %	34,68 %	13,87 %
Faut-il créer une gare nouvelle ?	123	52	2	153	51	2	59	81	33
% par rapport à l'ensemble de la population sondée	69,89 %	29,55 %	1,14 %	74,27 %	24,76 %	0,97 %	34,1 %	46,82 %	19,08 %
Si oui									
à Béziers	5			81			39		
à Nissan-lez-Enserune	20			58			14		
à Narbonne	96			14			6		
NSP sur quel site	2								
Si non									
préfèrent moderniser la gare actuelle		28			18			44	
préfèrent 2 gares nouvelles		24			31			30	
ne veulent rien		0			2			7	
Faut-il créer 2 gares nouvelles ?	24	151	1	31	173	2	30	110	33
% par rapport à l'ensemble de la population sondée	13,64 %	85,8 %	0,57 %	15,05 %	83,98 %	0,97 %	17,34 %	63,58 %	19,08 %
% par rapport à l'ensemble de la population sondée	4,32 %	27,2 %	0,18 %	5,58 %	31,17 %	0,36 %	5,4 %	19,81 %	5,94 %

Synthèse globale des réponses au questionnaire.

4.2.5. La campagne d'information

Pour relancer le dispositif de concertation de l'étape 2, Réseau Ferré de France a mis en place **une campagne médias** destinée au grand public du 26 juin au 5 juillet 2012.

Elle répondait à plusieurs critères :

- ▶ couverture géographique des 5 séquences
- ▶ prime-time
- ▶ cible voyageurs
- ▶ cible tout public

Parallèlement à la diffusion d'affiches et flyers, aux annonces parues dans Midi-Libre pour annoncer les réunions publiques, et aux expositions dans les gares, **un spot de 20 secondes** a été diffusé sur France 3 sud aux heures de grande écoute (20 spots à 19h durant 2 semaines et sur le site internet de Midi-Libre).

Il rappelle la signature du projet « ma ligne d'avenir », annonce les réunions publiques et décline les **bénéfices du projet** :

- + de trains,
- + de destinations,
- + de trains régionaux,
- + sûr,
- + simple,
- + écologique

Le spot a été diffusé sur l'antenne régionale de France 3 entre le 26 juin et le 5 juillet, ainsi que sur le site internet du quotidien régional Midi-Libre, la veille de chaque réunion publique.



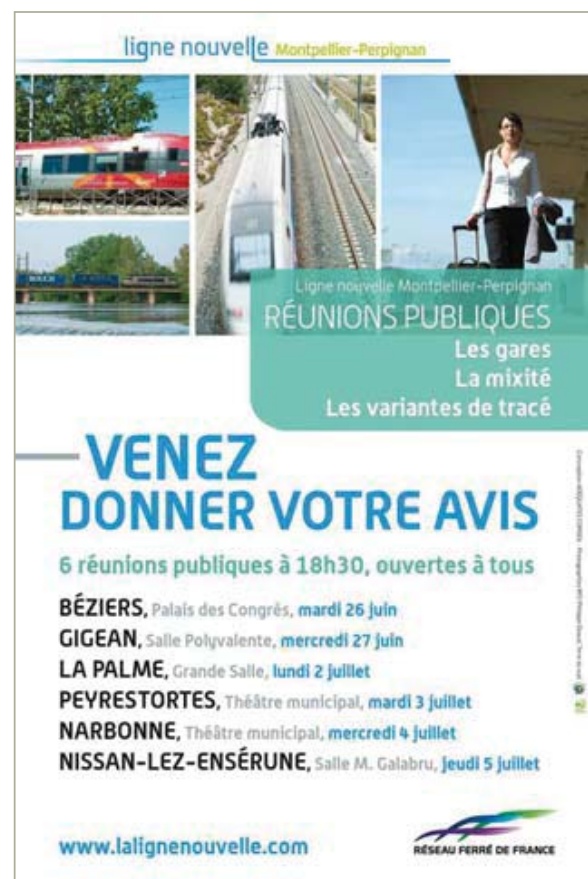
4.2.6. Les réunions publiques

De manière complémentaire avec les enquêtes en gare, Réseau Ferré de France a organisé **6 réunions publiques**, du 26 juin au 5 juillet 2012, pour partager l'information, enrichir la réflexion sur la question des gares, des variantes de tracé et de la mixité.

- ▶ Annoncées par **250 affiches et 2 000 flyers** dans les mairies, lieux publics et commerces,
- ▶ accompagnées par des **insertions presse** dans 4 éditions (Sète, Béziers, Narbonne, Perpignan) de la presse quotidienne régionale,
- ▶ rappelées sur **le site internet**,
- ▶ annoncées également par le **spot tv** et les **expositions en gares**.

Ces réunions ont rassemblé plus de **1 500 personnes** qui ont pu poser l'ensemble de leurs questions.

Le contenu des réunions publiques est détaillé aux pages 27 à 32.



2 000 flyers avec questionnaire et 5 000 flyers d'invitation aux réunions ont été diffusés dans les communes.

250 affiches format 40x60 cm ont été diffusées dans les lieux publics



6 annonces sont parues dans les éditions de Midi-Libre de Béziers, Sète, Narbonne et Perpignan, pour annoncer les réunions publiques.



Une brochure en 3 volets, éditée en **2 700 exemplaires**, a été diffusée lors des enquêtes en gares et au cours des réunions de juin / juillet, commissions consultatives, puis réunions publiques. Elle résume les trois enjeux de la

2^e étape des études : gares, mixité et variantes de tracé. Elle propose aux lecteurs de donner leur avis à l'aide d'une **carte détachable de libre expression**.



Recto de la brochure en trois volets avec sa carte de libre expression

Analyse des cartes de libre expression

Diffusées dans les brochures en 3 volets, ces cartes n'ont eu que peu de succès. **6 retours** seulement sur la période de validité d'un mois. Aucun retour après la fin des réunions publiques et le début des vacances scolaires. Les retours ont eu lieu du 25 juin au 2 juillet.

Avis positifs

- ▶ Liaison très attendue avec ses correspondances.
- ▶ L'idéal : 2 gares nouvelles, une à Béziers-Est et une à Narbonne-Ouest
- ▶ La LNMP doit faire gagner du temps et desservir les villes du littoral.
- ▶ Une seule gare suffit à Nissan.
- ▶ Essentielle pour l'avenir, la LNMP doit recevoir 4 voies pour accueillir la mixité et offrir une possibilité de secours en cas d'incident sur une ligne.
- ▶ La gare de Béziers-Est est impérative, avec déviation de la ligne actuelle, pour desservir le Cap d'Agde.
- ▶ Deux gares nouvelles permettraient qu'un train sur deux s'arrête à Béziers, ce qui préserve la grande vitesse.

Avis négatifs

- ▶ Pas favorable, ni à la ligne ni aux gares, qui sont suffisantes.
- ▶ Cessons de détruire les terres agricoles.
- ▶ La gare de Nissan n'est pas utile.
- ▶ La mixité va poser un problème de réserve foncière.

Le contenu détaillé des réunions publiques est développé ci-après.

RÉUNION PUBLIQUE de la Séquence 1

Date et lieu	Mardi 3 juillet 2012 à Peyrestortes - Théâtre municipal
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
Participation	53 présents • 25 remarques
Durée	2h50, de 18h45 à 21h35
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Débat sur la desserte du territoire, les variantes de tracé et sur la mixité • Visualiser une maquette virtuelle en trois dimensions des variantes de tracé • Recueillir les questions et avis du grand public
Sujets abordés par les participants	<p>TRACÉ : 5 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • La commune préfère le tracé le plus à l'ouest, et s'oppose au tracé le plus à l'est, trop proche de l'urbanisation. Pourquoi un nouveau tracé ? Est-ce par rapport à la Zone de Développement Éolien ? De plus l'urbanisation de la commune est envisagée à l'ouest. • Que deviendra la ligne de Fenouillet et les quais de la gare de Rivesaltes seront-ils modifiés ? • Si le tracé à l'ouest n'est pas choisi, c'est une catastrophe pour le village. Un tracé à l'est déclenche des résistances locales car il touche 700 personnes. Et ce tracé augmente de bruit. Pourquoi ce nouveau tracé ? • À quelle distance de la commune passera la ligne nouvelle ? Pourquoi ce nouveau tracé ? • Pourquoi revenir sur les négociations actées dans le PIG ? Des règles simples pour les riverains impactés devraient être élaborées. Il faut conserver le PIG. <p>MIXITÉ : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • S'étonne que la mixité soit remise en cause, car elle doit être un trait d'union entre Nîmes et Perpignan. Demande que le tracé passe le plus à l'ouest du village et de conserver l'ancien tracé. • Rappelle que la mixité de la ligne est indispensable. • Pourquoi ne pas prévoir un corridor mixte avec deux lignes ? <p>CONCERTATION : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les CR seront-ils en ligne sur le site dans leur intégralité ? • Les tracés sont-ils en ligne ? • Souhaiterait avoir des réponses au courrier envoyé dans un délai raisonnable. <p>OUVRAGES D'ART : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Quelle est la dimension des tunnels prévus sur les deux variantes Médiane et Littoral ? • Quelle est la pente prévue sur cette section ? <p>FINANCEMENT : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • En tant que partie du corridor mixte européen, ne comprendrait pas que l'UE ne finance pas ce projet. • Est préoccupé par rapport au financement de la ligne. <p>LIGNE CLASSIQUE / MONTÉE DES EAUX : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • La montée des eaux sera plus rapide que prévu et la ligne classique ne pourra pas être sauvée. • La ligne classique actuelle sera submergée par la mer à moyen terme. En 2020, elle pourrait avoir disparu. <p>GARE NOUVELLE : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il est important pour les habitants des PO, d'avoir une gare nouvelle sur la ligne. Le Ministre a demandé que ce soit techniquement possible pour la réalisation d'une gare nouvelle à Rivesaltes. Une navette entre Cerbère et Rivesaltes serait intéressante pour desservir le Littoral et l'accessibilité de la gare nouvelle serait assurée. • Les gares ex-urbanisées ne sont pas pratiques. Une gare à Nissan n'a pas de sens, deux gares seraient trop onéreuses. <p>NUISANCES SONORES : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> • Quelles mesures sont mises en œuvre contre le bruit ? Les bâtiments administratifs et les écoles bénéficient-ils de protections particulières ? L'obligation de résultat de RFF se traduit-elle dans l'indépendance des experts qui procèdent aux mesures de bruit ? <p>SONDAGES : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les sondages nous inquiètent : sont-ils réalisés en fonction du tracé choisi ? <p>RACCORDEMENT : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> • Y aura-t-il un raccordement à la ligne classique avant l'Agly ? Avec un 2^e ouvrage ? <p>FRÉQUENCE : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> • Combien de trains prévoyez-vous sur cette ligne ? <p>ALTIMÉTRIE : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> • À quelle hauteur de remblai passera la ligne près de la commune ? <p>INDEMNISATION : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> • Quelles sont les modalités d'indemnisation ?
Documents remis en séance	Brochure « Les gares, la mixité, les variantes de tracé » – Flyer avec questionnaire
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com

RÉUNION PUBLIQUE de la Séquence 2

Date et lieu	Lundi 2 juillet 2012 à La Palme - Grande Salle
Communes concernées	Caves, Feuilla, Fitou, La Palme, Leucate, Portel-des-Corbières, Roquefort-des-Corbières, Sigean, Treilles
Participation	300 présents • 39 remarques
Durée	2h25, de 18h35 à 21h
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Débat sur la desserte du territoire, les variantes de tracé et sur la mixité • Visualiser une maquette virtuelle en trois dimensions des variantes de tracé • Recueillir les questions et avis du grand public
Sujets abordés par les participants	<p>TRACÉ : 11 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • La commune de La Palme est opposée à l'option Littoral. Favorable à l'option Médiane mixte. Pas opposée au fret sur la ligne classique et les voyageurs sur l'option Médiane. • L'option Médiane en tunnel est la meilleure, tant pour les habitants que pour les paysages et donc les touristes et l'économie, même si son coût est élevé. • Pourquoi revenir sur le PIG ? • Ne comprend pas pourquoi la ZPP Médiane ne peut pas être empruntée par le fret. • Peut-on retenir l'option Médiane en ajoutant des locomotives aux trains de fret ? (No Pasaran) • Nos communes souhaitent la mixité sur l'option Médiane. • La commune de Roquefort préconise de passer le plus loin possible du village, donc sur l'option Littoral. Mais l'option Médiane sera acceptée avec un tunnel et une vitesse réduite. • Quelle est la distance entre l'option proche de l'A9 et l'A9 ? • Souhaite que les décideurs adoptent la variante Médiane. • L'option Médiane est-elle rejetée parce que le dépôt de Titanobel n'est pas déplaçable et que des motrices ne peuvent pas tracter des trains de fret ? • Souhaite la réalisation de l'ancien tracé. <p>MIXITÉ : 6 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • La demande du Ministre en 2006 peut changer avec le nouveau gouvernement. • Pourquoi le fret à tout prix ? • La mixité est essentielle pour la sécurité et la santé. • Pourquoi la mixité n'est-elle pas envisagée sur l'option Médiane ? • Les avancées techniques doivent permettre d'y faire passer le fret. • EELV est prêt à accepter les nuisances de la ligne uniquement si elle est mixte. • La décision de mixité prise par l'ancien ministre doit être rectifiée par le nouveau ministre. <p>FONCIER : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Quelles habitations sont concernées par les acquisitions ? • Les compensations n'empêchent pas de mal vivre. • À partir de quelle distance, n'y a-t-il plus d'indemnisation ? • Les maisons construites à proximité vont être dévaluées. <p>COÛTS / FINANCEMENT : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'Union européenne a admis que cette ligne faisait partie du corridor européen. Elle doit donc contribuer à son financement. Il faut faire appel à l'UE. • Face au tunnel bi-tube coûteux de l'option Médiane, il faut compter 2 tunnels de 4 km sur l'option Littoral. • Quelle est la différence de coût entre les 2 options ? <p>NUISANCES SONORES : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les nuisances sonores surajoutées ne seront pas acceptables pour Fitou. • La ligne va augmenter les nuisances sonores. • Les nuisances sonores seront insupportables. <p>DÉPÔT EXPLOSIFS : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Déplacer un dépôt d'explosifs est plus simple que de déplacer des gens. • Il existe suffisamment de terrains militaires dans la région pour délocaliser le dépôt d'explosifs. <p>PAYSAGES : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le projet va défigurer les sites et les touristes ne viendront plus. • Attention à la montée inéluctable des eaux. <p>CONCERTATION : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si l'option Littoral est choisie, quels sont les recours possibles ? • Que faire pour que les décideurs choisissent l'option Médiane ? <p>VITICULTURE : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Comment la viticulture sera-t-elle impactée ? Quel est le nombre d'hectares de vignes appelés à disparaître ? • L'option Littoral détruira l'AOP à Fitou. <p>GARES : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les gares nouvelles auront-elles des liens avec les gares actuelles ? • La vitesse du TGV[®] sera réduite s'il s'arrête à Béziers et à Narbonne. <p>TRAVAUX : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fera-t-on appel aux entreprises locales pour la réalisation des travaux ? <p>TRAFIC : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> • Quel sera le nombre de passage de TGV[®] et de trains de fret par jour ? - NB : l'association No Pasaran a manifesté son opposition à l'option Littoral par des panneaux et une manifestation avant la réunion.
Documents remis en séance	Brochure « Les gares, la mixité, les variantes de tracé » – Flyer avec questionnaire
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com

RÉUNION PUBLIQUE de la Séquence 3

Date et lieu	Mercredi 4 juillet 2012 à Narbonne - Théâtre municipal
Communes concernées	Coursan, Cuxac-d'Aude, Capestang, Moussan, Montredon-des-Corbières, Narbonne, Montels, Nissan, Poilhes, Marcorignan
Participation	68 présents • 38 remarques
Durée	3h10, de 18h40 à 21h50
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Débat sur la desserte du territoire, les variantes de tracé et sur la mixité • Visualiser une maquette virtuelle en trois dimensions des variantes de tracé • Recueillir les questions et avis du grand public
Sujets abordés par les participants	<p>GARES NOUVELLES / GARES CENTRES : 8 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Quelle sera l'emprise de la gare ? • Qui réalisera les dessertes routières de la gare ? • La gare à Narbonne-Ouest n'est pas idéale. • Il faut choisir Nissan dans une optique nationale et européenne. • D'autres opérateurs que la SNCF ont-ils été consultés sur leur choix de desserte ? • La gare doit être à Narbonne, ainsi qu'une gare marchandises. • La possibilité de moderniser la gare centre n'avait jamais été évoquée au cours du débat public. • Si le site 2 est retenu seul, les trains de voyageurs circuleront au Sud de Narbonne. <p>COÛT / FINANCEMENT : 6 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Quel est le coût d'un tunnel ? • Quel sera le coût des gares ? • Sur la ligne « voyageurs » il y a des tunnels. Le différentiel de coût est-il chiffré ? • Quel sera le mode de financement ? Qui sont les co-financiers ? • Les collectivités locales n'ont pas toutes les mêmes moyens. • Le financement du projet n'est pas sécurisé. Il faut solliciter l'Union européenne. <p>TRACÉ : 5 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demande de précisions sur le tracé. • Le site de la Comurhex et le château de Lebrettes sont-ils impactés par le tracé ? • Le château de Védilhac et le domaine du Plana sont-ils impactés ? Y a-t-il deux variantes de tracé près du domaine de Pardailhan ? Le domaine de Montlaurès, au-dessus de la Comurhex est-il dans la zone de passage ? • La ligne passera à 150 m de Cuxac. • L'interconnexion avec la ligne Toulouse-Narbonne n'est pas évoquée. <p>NUISANCES SONORES : 5 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Quel est l'impact sonore en sortie de tunnel sur le bâti situé sous l'oppidum de Montlaurès ? Une étude d'impact sonore sera-t-elle menée ? • Les hébergements touristiques haut de gamme qui sont dans ce secteur vont souffrir du bruit. • À quelle distance de la ligne doivent se situer les habitations pour bénéficier des mesures de réduction de bruit ? • Les trains de fret créeront des nuisances importantes. <p>RACCORDEMENTS : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Où sera le raccordement si la gare centre est retenue ? • Le raccordement avant Nissan en sortant de Coursan a-t-il été abandonné ? • Le raccordement à Moussan est-il lié au site de gare n°2 ? <p>OUVRAGES D'ART : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les vignes peuvent-elles être exploitées en tranchée couverte ? • À partir de quelle hauteur passe-t-on de la tranchée couverte à un tunnel ? L'avantage d'un tunnel est de constituer une protection acoustique. • La traversée du Canal de la Robine est elle soumise à des contraintes d'insertion paysagère ? <p>MIXITÉ / FONCTIONNALITÉ : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une ligne mixte sur toute la longueur, pour relier les tronçons mixtes au sud et au nord, serait cohérente. • Qui décidera de la fonctionnalité de la ligne ? • Le fret implique-t-il la création de voies plus larges ? <p>FONCIER : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • En cas de dépréciation des biens immobiliers RFF offre-t-il des compensations ? • Comment prouver le préjudice ? <p>DESSERTE : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les trains s'arrêteront-ils entre Montpellier et Narbonne ? <p>SONDAGES : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les sondages hydrologiques ne sont pas prévus à Moussan, pourquoi ? <p>HYDROLOGIE : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> • Inquiet de l'impact de la ligne sur les digues de Cuxac.
Documents remis en séance	Brochure « Les gares, la mixité, les variantes de tracé » - Flyer avec questionnaire
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com

RÉUNION PUBLIQUE de la Séquence 3

Date et lieu	Jeudi 5 juillet 2012 à Nissan-lez-Ensérune - Salle M. Galabru
Communes concernées	Bages, Capestang, Colombiers, Coursan, Cuxac-d'Aude, Lespignan, Montady, Montels, Montredon-des-Corbières, Moussan, Narbonne, Nissan-lez-Ensérune, Peyriac-de-Mer, Poilhes, Salles-d'Aude
Participation	135 présents • 24 remarques
Durée	3h15, de 18h45 à 21h30
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Débat sur la desserte du territoire, les variantes de tracé et sur la mixité • Visualiser une maquette virtuelle en trois dimensions des variantes de tracé • Recueillir les questions et avis du grand public
Sujets abordés par les participants	<p>GARES NOUVELLES / DESSERTE : 8 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demande de précisions sur le rythme du cadencement avec 2 gares nouvelles. • Si la gare est à Béziers-Est, La Domitienne n'est pas raccordée à la ligne nouvelle. • La gare nouvelle sur le secteur de La Domitienne est le meilleur projet pour le territoire. • Dans les prospectives de trafic, l'écart entre les différents scénarios de gare nouvelle n'est que de 2,5 %. • Pour la gare de Béziers-Est avec la déviation de Cers. • L'étude sur le nombre de passagers envisagés tient-elle compte du train régional à 1 € ? • Tous les trains ont-ils vocation à s'arrêter dans toutes les gares nouvelles ? • Les critères de chalandise sont très importants. <p>COÛT / FINANCEMENT : 8 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Quand le coût final de chaque projet sera-t-il communiqué ? • Quel est le coût de chaque gare nouvelle ? • Quel est le prix des raccordements ? • Quel est le coût du projet ? • Qui finance le projet ? • Regrette l'absence du CG 34 dans le financement des études. • Le financement est un point très important ; il faut que l'Europe participe. • Attend des précisions sur la capacité des solutions envisagées pour ramener des voyageurs qui contribueraient au financement. <p>FONCIER : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le nouveau tracé va-t-il annuler celui du PIG qui impactait ma propriété ? • Y a-t-il une distance minimale respectée entre la ligne et les habitations. Où passera le tracé entre Béziers et Cers ? • Quelle est l'emprise dans laquelle les habitations font l'objet d'acquisitions ? <p>HYDRAULIQUE : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Avez-vous croisé vos études avec celles de BRLI, sur le secteur de l'Aude ? • Demande des précisions sur l'étang qui est un exutoire naturel des crues de l'Aude. Un autre projet va l'impacter, qui sera une barrière de prévention des crues. Quelles sont les protections ? • Souhaite connaître le résultat des études hydrauliques sur l'étang de Capestang. <p>TRACÉ : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • La ZAE Via Europa est impactée par le tracé. Elle avait été installée en fonction du PIG. Rester sur le PIG dans ce secteur est souhaitable. • L'écart entre les deux variantes est faible, est-il impossible de reprendre le tracé du PIG pour éviter de traumatiser les entreprises de Via Europa ?
Documents remis en séance	Brochure « Les gares, la mixité, les variantes de tracé » - Flyer avec questionnaire
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com



RÉUNION PUBLIQUE de la Séquence 4

Date et lieu	Mardi 26 juin 2012 à Béziers - Palais des Congrès
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	118 présents • 36 remarques
Durée	3h30, de 18h30 à 21h
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Débat sur la desserte du territoire, les variantes de tracé et sur la mixité • Visualiser une maquette virtuelle en trois dimensions des variantes de tracé • Recueillir les questions et avis du grand public
Sujets abordés par les participants	<p>GARE NOUVELLE / GARE CENTRE : 11 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Contre les gares existantes car contraire à la philosophie de la grande vitesse. Demande le gain de temps engendré avec le scénario gare centre. • Revendique l'implantation d'une gare nouvelle à Béziers. • La gare nouvelle de Béziers peut être placée sur le tracé du PIG. • Quels sont les arguments défavorables à Nissan ? • Le projet de gare A75 intéresse. • Une LGV doit circuler à grande vitesse et ce projet ne peut pas se permettre d'avoir 2 gares. • Pour une gare nouvelle à Nissan. • Pour une gare nouvelle à Béziers-Est. • Pour les gares centre et leur réaménagement. • Contre les gares centre. • La gare centre de Béziers n'est pas une bonne solution car ce secteur manque de débouchés. Les gares nouvelles sont nécessaires. <p>RACCORDEMENT / DÉVIATION LIGNE CLASSIQUE : 5 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le raccordement de Nissan hors zone inondable est-il possible ? • Pourquoi un raccordement n'est pas envisagé à Nissan ? • Un raccordement est-il envisagé dans le scénario 2 gares nouvelles ? • Le raccordement de Cers est inacceptable. • La déviation de la ligne classique aura une incidence sur les temps de parcours. <p>DESSERTE : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Combien de TGV[®] s'arrêtent à Montpellier ? • Combien de trains sont concernés par un arrêt à Béziers et à Narbonne ? • Quels services pour desservir Béziers à partir de Bédarieux ou Lodève ? • Les habitants d'Agde n'iront-ils pas prendre le TGV[®] à Montpellier plutôt qu'à Béziers ? <p>MIXITÉ : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le chaînon manquant entre l'Espagne et la France doit être mixte. • L'Union européenne a demandé un corridor mixte (un doublet de ligne avec une fonction spécifique à chacune) pas une ligne mixte. Opposé à la mixité qui renchérit le projet de 2 milliards. • Nécessité de fiabiliser le projet. • La priorité c'est le ferroutage. <p>COÛTS / FINANCEMENT : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Avec 2 gares, le coût est 2 fois plus élevé, la solution de Nissan est la plus intéressante. • Qui financera les gares et à quelle hauteur ? En particulier s'il y a 2 gares nouvelles ? • Le car est moins cher que le TGV[®]. La question des dessertes est vitale mais quel est le coût de chaque scénario ? • Le financement va poser problème car l'État n'a plus d'argent et l'Union Européenne a changé ses priorités. <p>CONCERTATION / INFORMATION : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un certain nombre d'habitants n'apparaît pas sur les images du film en 3D. • Une association souhaiterait participer au Comité de Pilotage. <p>FONCIER : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Propriétaire de deux Mas sur le secteur de Mèze, s'inquiète d'être exproprié ? Déclare vouloir vendre. • Quel serait l'impact sur les habitations et les espaces agricoles en cas de raccordement à Béziers-Est. <p>GRANDE VITESSE : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • La grande vitesse n'est pas une préoccupation majeure. • La grande vitesse est une préoccupation majeure. <p>DONNÉES ENVIRONNEMENTALES : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> • Attention à la hausse du niveau de la mer qui rendra impraticable la ligne classique. <p>OUVRAGE D'ART : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> • Y aura-t-il un nouveau tunnel au Malpas à Nissan ?
Documents remis en séance	Brochure « Les gares, la mixité, les variantes de tracé » Flyer avec questionnaire
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com



RÉUNION PUBLIQUE de la Séquence 5

Date et lieu	Mercredi 27 juin 2012 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-Jean-de-Védas, Saussan, Vic-la-Gardiole, Villeneuve-lès-Maguelone, Villeveyrac
Participation	250 présents • 32 remarques
Durée	3h, de 18h35 à 21h35
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Débat sur la desserte du territoire, les variantes de tracé et sur la mixité • Visualiser une maquette virtuelle en trois dimensions des variantes de tracé • Recueillir les questions et avis du grand public
Sujets abordés par les participants	<p>VARIANTES DE TRACÉ : 6 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il n'est pas possible de passer si près de l'étang et de la zone Natura 2000 : ce tracé sera rejeté par les conchyliculteurs. • Opposés à la nouvelle variante. • Pourquoi étudier un nouveau tracé alors que l'ancien est accepté ? • Demande la signification de « moindre enjeu territorial », terme utilisé pour désigner la variante de tracé au nord de l'A9. • Demande des précisions sur l'impact de la nouvelle variante Nord sur les habitations - déplore qu'elle soit apparue en février, malgré l'avis des élus et refuse ce tracé au Nord de l'A9. Le tracé au Sud est accepté. Ce tracé ne peut pas être qualifié de « moindre enjeu territorial ». RFF oublie le facteur humain. • Souhaite connaître le tracé dans la commune de Fabrègues, jusqu'à la fin de la ligne. Opposé au tracé nord pour préserver les garrigues. <p>FRET : 5 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Quel sera le pourcentage de report modal sur la ligne ? Pour les 8 % qui sont annoncés, ce n'est pas pertinent. • Il faut clarifier le type de fret, fret léger et fret lourd. • Combien de trains de marchandises sont-ils prévus ? Le nombre indiquera si la mixité est pertinente. • Le bilan des lignes mixtes dans les autres pays montrent que c'est un échec. • Y aura-t-il des zones tampon pour prévenir les incidents dus à une pollution liée au fret. <p>COÛTS / FINANCEMENT : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Avez-vous projeté le coût des variantes ? Quelle est la proportion du financement assuré par les collectivités territoriales ? • RFF n'est pas transparent sur les coûts. • Le coût des variantes n'est pas communiqué. Pourquoi ? • Le franchissement de la Mosson se fera par 3 ouvrages d'art avec le tracé nord, ce qui coûtera très cher. <p>INFORMATION : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plusieurs intervenants vont se mobiliser pour faire entendre leur avis et leur mécontentement, organiser une réunion publique et regrettent de ne pas avoir été invités personnellement à la réunion. • Les cartes 3D ne sont pas actualisées avec les documents d'urbanismes. Les élus ont-ils les mêmes documents à disposition ? Le tracé nord est inacceptable. • Tous les arguments utilisés sont favorables au tracé nord que rejette la commune. Ne comprend pas pourquoi la commune n'est pas indiquée sur le film en 3D. La commune est favorable au tracé sud. • Il est inadmissible de ne pas être informé des différentes variantes ; découvre la nouvelle variante de tracé, demande si l'avis de la population sera transmis aux décideurs. <p>FONCIER : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • 53 parcelles sont situées à proximité de la nouvelle variante, et subissent déjà les nuisances de l'A9. Qu'allez-vous faire ? Y a-t-il une obligation de distance entre la ligne et les habitations ? La DDE n'aurait pas dû accepter les PC délivrés par la communes. • Y a-t-il une obligation de distance entre la ligne et les habitations ? • Depuis 2007, des permis de construire ont été attribués mais depuis février 2012, une nouvelle mesure empêche les constructions sur la ZPP, cela conforte l'option nord. <p>NUISANCES SONORES : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Qu'avez-vous prévu pour réduire les nuisances sonores et quelle est la loi ? • Quel sera le rythme de passage des trains ? • L'étude de sol est obligatoire, et si la répercussion des vibrations sur les fondations est importante, que fera RFF ? Cette étude est-elle faite avant la décision ministérielle ? <p>INSERTION PAYSAGÈRE : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • RFF avait annoncé deux tunnels sous le massif qui ont été abandonnés car trop coûteux. Peut-on y revenir ? • Il faut enterrer la ligne pour qu'elle ne soit pas visible. <p>MIXITÉ : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que deviendra le transport routier et les emplois qu'il génère si cette ligne accueille le fret. • Sur la Gardiole, supprimer la mixité réduira le coût et amènera au consensus. <p>ENJEUX TERRITORIAUX : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Y a-t-il concertation avec le projet d'Hinterland ? • Par rapport à l'activité économique, le tracé nord détruirait tous les efforts. Il faut donner la priorité au cadre de vie et à l'humain, non au coût. <p>GARE : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que deviendra la gare de Sète ?
Documents remis en séance	Brochure « Les gares, la mixité, les variantes de tracé » - Flyer avec questionnaire
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com

4.2.7. Les relations avec la presse

Afin d'améliorer la connaissance des enjeux et de l'état d'avancement du projet auprès des médias, Réseau Ferré de France a organisé **2 visites de terrain** avec l'équipe projet et le garant de la concertation.

Le 10 février 2012, pour mieux connaître les variantes de tracé, 12 journalistes de la presse régionale ont participé à une visite complète de la ligne, commentée par le chef de projet et le responsable des études environnementales.

Le 22 mars 2012, après une présentation des sites potentiels de gare à l'aide d'une projection en 3D, un autre groupe de journalistes a accompagné l'équipe projet sur les 3 sites potentiels de gare nouvelle, Béziers, Nissan-lez-Ensérune et Narbonne.



Programme de la journée

10 février 2012

10h30 : Accueil à la gare de Montpellier-Méditerranée

11h00 : Visite de la gare de Montpellier-Méditerranée

11h30 : Visite de la gare de Montpellier-Méditerranée

12h00 : Déjeuner

13h00 : Visite de la gare de Montpellier-Méditerranée

14h00 : Visite de la gare de Montpellier-Méditerranée

15h00 : Visite de la gare de Montpellier-Méditerranée

16h00 : Visite de la gare de Montpellier-Méditerranée

17h00 : Visite de la gare de Montpellier-Méditerranée

18h00 : Visite de la gare de Montpellier-Méditerranée

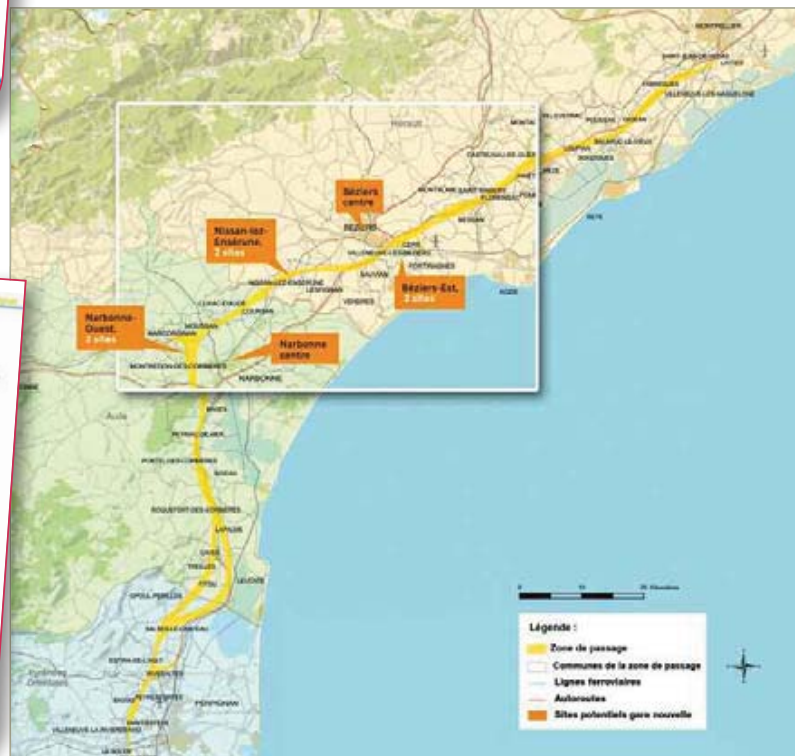
19h00 : Visite de la gare de Montpellier-Méditerranée

20h00 : Visite de la gare de Montpellier-Méditerranée

21h00 : Visite de la gare de Montpellier-Méditerranée

22h00 : Visite de la gare de Montpellier-Méditerranée

Programme des 2 visites de terrain pour la Presse régionale



Programme de la journée

22 mars 2012

10h30 : Accueil à la gare de Montpellier-Méditerranée

11h00 : Visite de la gare de Montpellier-Méditerranée

11h30 : Visite de la gare de Montpellier-Méditerranée

12h00 : Déjeuner

13h00 : Visite de la gare de Montpellier-Méditerranée

14h00 : Visite de la gare de Montpellier-Méditerranée

15h00 : Visite de la gare de Montpellier-Méditerranée

16h00 : Visite de la gare de Montpellier-Méditerranée

17h00 : Visite de la gare de Montpellier-Méditerranée

18h00 : Visite de la gare de Montpellier-Méditerranée

19h00 : Visite de la gare de Montpellier-Méditerranée

20h00 : Visite de la gare de Montpellier-Méditerranée

21h00 : Visite de la gare de Montpellier-Méditerranée

22h00 : Visite de la gare de Montpellier-Méditerranée

De fin décembre à fin janvier, des entretiens ciblés du chef de projet avec la presse locale, ont donné lieu à une série d'articles argumentés dans la Presse Quotidienne Régionale.

SALSLES-LE-CHATEAU

La bataille des tracés de la LGV est déclarée

Les arguments avancés par Réseau ferré de France laissent perplexes le maire. Et il compte bien se battre pour le tracé « médian ».

Le différenciel
Le tracé médian est le plus court, mais il est le plus coûteux. Le tracé littoral est plus long, mais il est moins coûteux. Le tracé littoral est plus long, mais il est moins coûteux.

Les obstacles du tracé médian
Le tracé médian est le plus court, mais il est le plus coûteux. Le tracé littoral est plus long, mais il est moins coûteux. Le tracé littoral est plus long, mais il est moins coûteux.

Un bras de fer
Le tracé médian est le plus court, mais il est le plus coûteux. Le tracé littoral est plus long, mais il est moins coûteux. Le tracé littoral est plus long, mais il est moins coûteux.

Jean-Jacques Lopez : « On est prêts à entrer en guerre »
Le tracé médian est le plus court, mais il est le plus coûteux. Le tracé littoral est plus long, mais il est moins coûteux. Le tracé littoral est plus long, mais il est moins coûteux.

TERRITOIRES

Quid du tracé de la LGV Perpignan-Montpellier ?

NATHALIE Koscicko-Morin, ministre de l'Énergie, et **Vincent** Martini, ministre chargé des Transports, ont approuvé, le 14 novembre dernier, la zone de passage préférentielle de la future ligne grande vitesse entre Montpellier et Perpignan (150 km pour un coût de 3,5 M à 4,7 M €). Il s'agit d'une bande de 300 à 1 500 m de large présentée dernièrement par Réseau Ferré de France (RFF) à la préfecture de Région L.-R. La validation de cette bande de passage sera déterminante pour le futur tracé à proposition finale (100 à 120 mètres de large) et la politique de desserte du territoire (gares nouvelles) qui seront soumis à enquête publique. RFF table sur une déclaration d'utilité publique en 2015 et une mise en service en 2020.

Les élus de la présentation de la bande RFF se sont vus offrir à ce que l'ensemble des communes, notamment dans la basse plaine d'Aude, soit pris en compte pour la sécurité des populations. Toutefois, les élus de Camas d'Aude, Carès, Fieux et Salses-le-Château, considèrent que le tracé reste encore proche des habitations et attendent des compensations financières pour les viciateurs. Une inquiétude qui s'est faite plus poignante, lors de la dernière session du conseil général des P.-O. où, la présidente, **Henriette Malherbe**, a du "surmonter" les réticences concernant le tracé médian des élus de la ligne LGV Montpellier-Perpignan, préalables à l'enquête publique, soit 1,05 M € (en deux phases) à la charge de l'aménageur (soit total des études : 33,2 M€). "Le tracé médian est inévitable", dit le maire Jean-Jacques Lopez, conseiller général du canton de Rivesaltes et maire de Salses-le-Château, "les élus restent persuadés de la nécessité de la concertation, il nous est échu le rôle de la ligne Méditerranée dans l'intérêt des populations". La ligne Méditerranée porte sur une ligne exclusivement à grande vitesse (350 km/h) le long du trajet tendu que la ligne Littorale serait moins fine et grande vitesse pour un coût supérieur.

Le tracé implique la création d'une nouvelle gare sur les zones de Béziers, Narbonne et à plus long terme Rivesaltes. RFF préconise un schéma de gares nouvelles à l'automne 2013. Alors que la concertation se poursuit et s'intensifie, il va falloir penser au financer les zones urbanistiques et maintenir les sites à vocation "agricultivo-rurale".

Marie de Courbeson

L'Agri du 08/12/2011

LGV Montpellier-Perpignan : sur la route d'un sacré défi

Langueoc-Roussillon. RFF organisait hier une visite sur les lieux où devrait passer la LGV. Une succession de contraintes techniques et environnementales...

Le défi sur les gares nouvelles
Le tracé de passage se situe au-dessus de la gare de Montpellier-Méditerranée et de la gare de Perpignan-Montpellier. Le tracé de passage se situe au-dessus de la gare de Montpellier-Méditerranée et de la gare de Perpignan-Montpellier.

Le tracé médian
Le tracé médian est le plus court, mais il est le plus coûteux. Le tracé littoral est plus long, mais il est moins coûteux. Le tracé littoral est plus long, mais il est moins coûteux.

Le tracé littoral
Le tracé littoral est plus long, mais il est moins coûteux. Le tracé médian est le plus court, mais il est le plus coûteux. Le tracé littoral est plus long, mais il est moins coûteux.

L'Indépendant Catalan du 10/02/2012 - Page 15

Future LGV : la route semée d'embûches des Corbières

P.-O. Aude. Les Corbières constituent « le secteur le plus sensible » des 150 kilomètres du linéaire, le seul où deux options de tracés restent en lice.

QUESTION
Fret ou pas fret ?
Les élus de la région ont approuvé le tracé médian de la LGV Montpellier-Perpignan. Le tracé médian est le plus court, mais il est le plus coûteux. Le tracé littoral est plus long, mais il est moins coûteux.

Alouette
Le tracé médian est le plus court, mais il est le plus coûteux. Le tracé littoral est plus long, mais il est moins coûteux. Le tracé littoral est plus long, mais il est moins coûteux.

Un projet modulaire

La ligne nouvelle Montpellier-Perpignan est un projet modulaire. Elle est divisée en sections de 100 à 120 km. Chaque section est étudiée séparément, ce qui permet d'adapter le tracé aux contraintes locales.

Ligne Montpellier-Perpignan, acte 2

Le 14 novembre dernier, Nathalie Koscicko-Morin, ministre des Transports, a validé les études de faisabilité de la ligne LGV Montpellier-Perpignan. Cette validation est une étape importante dans le processus de construction de la ligne.

Midi-Libre du 13/02/2012

Midi-Libre du 07/02/2012

L'analyse média est réalisée en trois temps correspondant à des temps forts du projet et de la concertation : en décembre 2011, la décision ministérielle, en février et mars, des visites de presse sur le terrain pour mieux appréhender les études en cours et dans la deuxième partie du 1^{er} semestre 2012, la fin du 3^e cycle des ateliers sur la desserte du territoire et la mixité, suivie par le cycle des réunions publiques. L'analyse est faite selon 2 angles :

- ▶ une **analyse qualitative**, portant sur le contenu de l'information,
- ▶ une **évaluation quantitative** des retombées presse qui mesure la présence et l'impact du projet dans la presse.

La 1^{ère} analyse couvre la période du 1^{er} décembre 2011 au 12 janvier 2012.

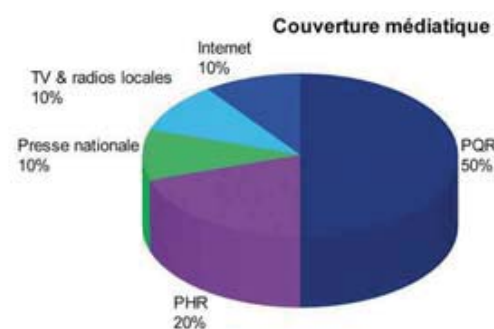
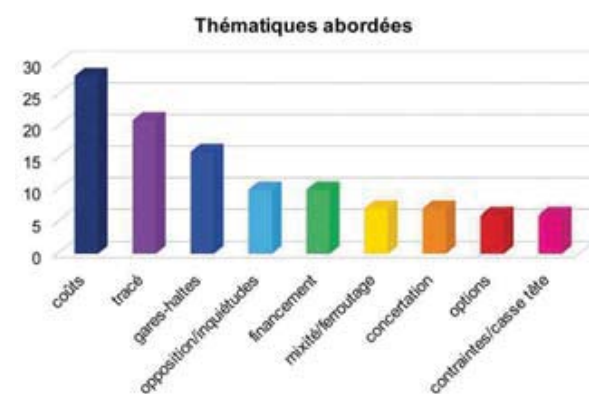
En décembre les retombées presses font suite à la Décision Ministérielle, approuvant la Zone de Passage Préférentielle. La couverture médiatique est continue jusqu'au 12 janvier (avec 51 articles), avec une tonalité modestement positive - peu d'enthousiasme, et quelques manifestations d'inquiétudes dans la séquence 2.

La presse écrite couvre près de 80 % des retombées. La presse nationale annonce la Décision Ministerielle dans cinq articles et tous types de médias : TV, radios, sites internet, mais c'est essentiellement la presse régionale qui est mobilisée. Le sujet est décliné dans toutes ses éditions, sur la zone concernée par la ZPP.

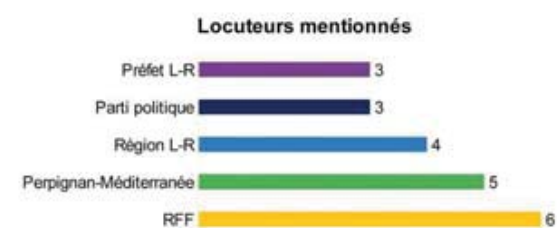
La presse quotidienne régionale a ouvert la série avec une pré-annonce : 26 articles sur la période, qui traitent de 9 grands thèmes.

Le tracé 21, les gares nouvelles ou haltes 16, les coûts 12, le financement 10, les oppositions et inquiétudes 10, les options 6, les contraintes 6, la mixité et le ferroutage 7, la concertation 7.

15 sujets moins souvent abordés : le fret 5, la grande vitesse 4, l'impact positif 4, les études 3, les mesures compensatoires 3, la préservation de l'environnement 2, la rentabilité 2, la restructuration du réseau classique 1, la durée du trajet 1, l'aménagement du territoire 1, le foncier 1, la ligne internationale 1, l'Europe 1, le lobbying 1.



Quatre personnalités ont pris la parole : Claude Baland, Préfet de région, Christian Bourquin, Président de Région, Édouard Parant, chef de projet, Christian Petit, directeur régional, exposent la situation du projet en début de cette étape 2 : le calendrier, les options, les coûts et les contraintes. Jean-Paul Alduy, le président de l'Agglomération de Perpignan, défend une gare Inter-cités pour Perpignan, à l'encontre d'autres élus des Pyrénées-Orientales, qui préfèrent une gare sur la ligne nouvelle (Rivesaltes est citée comme une bonne option à ce projet).



De mi-janvier 2012 à fin-mars, des retombées presse régulières

Alors que la couverture médiatique nationale reste moyenne voire inexistante depuis janvier, les quotidiens de la presse régionale relaient des informations sur le projet et son environnement politique et économique, assez régulièrement. **Les retombées presse de cette période sont alimentées par deux visites de terrain** organisées par RFF, le 10 février et le 22 mars. Leur objectif est de faire découvrir concrètement aux journalistes, les enjeux humains, économiques et environnementaux et de répondre aux questions qu'ils se posent. La couverture médiatique est régulière sur l'ensemble des 2 mois, notamment dans la presse quotidienne régionale (35 articles en février - 43 articles en mars).

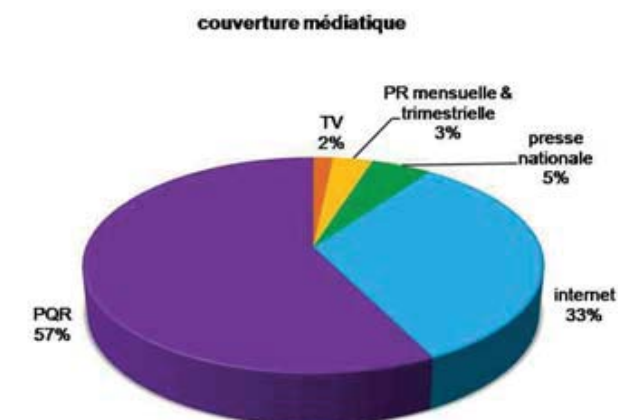
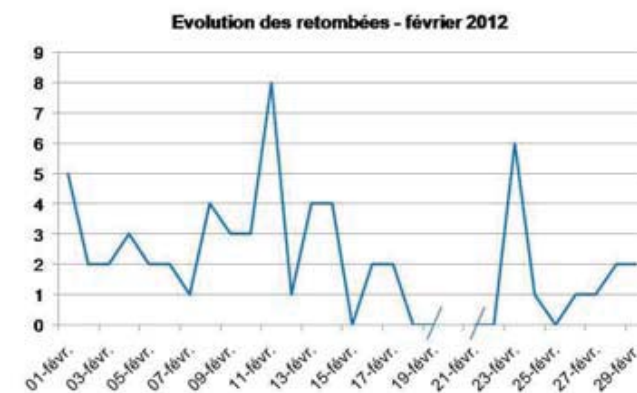
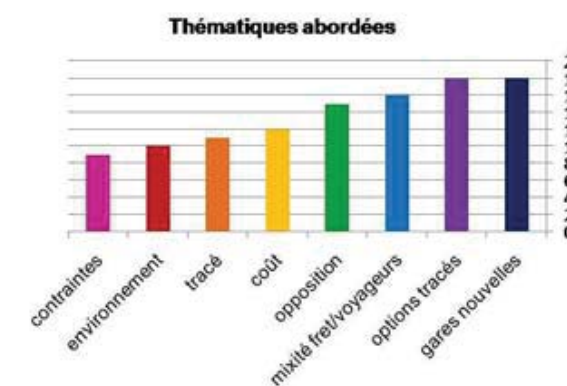
La presse écrite est la plus réactive à l'événement

(65 % des retombées en février, 80 % en mars). Les sites internet des principaux médias demeurent très réactifs et facilitent l'accès à l'historique du projet (33 % des retombées). La couverture médiatique est essentiellement régionale (95 % des retombées). La presse quotidienne régionale est la plus présente, avec les deux titres Midi-Libre et l'Indépendant et leurs éditions locales. Quelques hebdomadaires traitent le sujet sur le fond (La Gazette de Montpellier, La Lettre M, la Semaine du Roussillon...) mais il est rarement abordé par les médias audiovisuels.

La Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan demeure un projet général d'aménagement du territoire qui mobilise,

même en dehors d'une actualité brûlante. Les médias traitent plusieurs thèmes récurrents, comme les variantes de tracé, la mixité fret/voyageurs et la desserte des grandes agglomérations concernées par la zone de passage, incluant Perpignan et Montpellier, ainsi que les inquiétudes et oppositions suscitées par les options Littoral et Médiane en séquence 2.

Durant ces 2 mois, les éditions du groupe Midi-Libre Béziers, Narbonne, et Centre Hérault pour Nissan, donnent longuement la parole aux Présidents d'agglomération et de Communautés de communes qui défendent leur projet de gare nouvelle. Dans les éditions catalanes, l'opposition des élus des communes concernées par l'option Littoral qui réclament l'option Médiane avec la mixité, est soutenue et revient régulièrement dans les colonnes des « locales ».



Réseau Ferré de France est le nom le plus souvent cité,

notamment par l'intermédiaire d'Édouard Parant, chef de projet (18 articles) ; vient ensuite, le nom du responsable des études environnementales, Jean-François Ruiz (4 articles). Les autres citations sont partagées entre les représentants du Conseil régional Languedoc-Roussillon, notamment son président Christian Bourquin, les élus de l'Aude et des Pyrénées-Orientales (14 citations). Ces derniers défendent la mixité et les intérêts de leurs collectivités, comme Rivesaltes qui revient sur la création d'une « halte ». Quelques associations de défense locales ont organisé des réunions en séquence 2. Elles expriment leurs inquiétudes face à certaines options de passage, et sur la question de la mixité de la ligne.

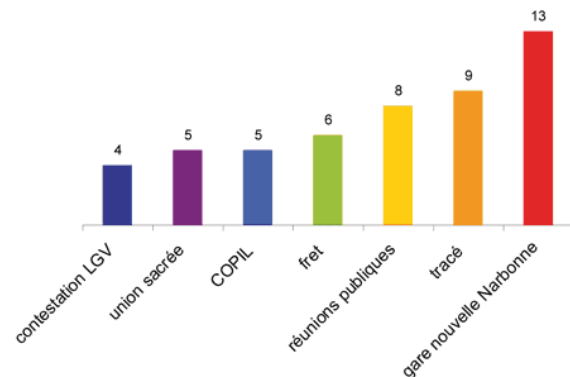
Du mois d'avril à fin juin 2012, l'intérêt des médias pour le projet va s'amenuiser

► Fréquence et volume

Les échéances électorales nationales (22 avril et 6 mai puis 10 et 17 juin) empêchent Réseau Ferré de France de créer d'autres événements qui solliciteraient l'intérêt des médias. Il y a donc peu d'articles de fond. Ce sont essentiellement les éditions locales qui accompagnent l'activité des élus ou des candidats en campagne qui font du projet et/ou de ses contraintes, des enjeux électoraux.

► Thèmes abordés

Les retombées constatées sont encore liées aux événements connus depuis la Décision Ministérielle de novembre 2011. Dans le secteur des Corbières, habitants et élus créent une association de défense pour s'opposer à l'option Littoral. Les maires de Fitou, Salses, Caves, La Palme et Treilles, font signer des pétitions et médiatisent leurs actions. Des échos courts mais fréquents soutiennent la médiatisation de leur action.



► Citations

Le devoir de réserve empêche les représentants de l'État et de RFF de prendre la parole durant cette période. La campagne de communication mise en place à partir du 26 juin pour annoncer les 6 réunions publiques, va relancer l'intérêt et sera l'objet d'une nouvelle analyse, dans le bilan final de la concertation de l'étape 2.

L'Indépendant du 18/05/2012

LGV : Roland Courteau interpellera très vite le ministre

Roland Courteau plaidera bientôt au Sénat auprès de Frédéric Cuvillier, nouveau ministre chargé des Transports, le dossier Ligne à Grand Vitesse entre Montpellier et Perpignan. Son projet d'intervention qui a d'ores et déjà été enregistré, fait suite à plusieurs contacts de Roland Courteau et de Marie-Hélène Fabre, députée suppléante, avec les élus et représentants d'associations des communes concernées par le tracé LGV, mais également à une rencontre, mercredi, avec l'association « No pasaran » de Fitou. Ils se sont engagés à faire savoir sans délai au nouveau ministre qu'il était impératif, concernant les communes de Salses, Fitou, La Palme et Caves, « que le tracé médian qui avait fait l'unanimité, dans les années 1990, soit révisé, par son ministère ». « Nous avons suffisamment attendu cette LGV pour qu'on ne nous impose pas un tracé à l'économie

Contre le tracé de la LGV

Fitou. « Le tracé médian qui avait fait l'unanimité, dans les années 1990, soit révisé, par son ministère ». « Nous avons suffisamment attendu cette LGV pour qu'on ne nous impose pas un tracé à l'économie

Midi-Libre du 22/05/2012

L'Indépendant du 03/06/2012

La gare TGV sur les rails de l'union sacrée

La photo est plus que symbolique. Elle est sous la, autour de la même table pour le 2e comité de pilotage pour la création d'une gare nouvelle près de Mirepech-Corbières. La remise du dossier technique à RFF est fixée au 8 juin, avant la remise officielle au préfet le 25 juin. La ville de Carcassonne, la communauté de communes de la région lézignaise et la ville de Lézignan-Corbières viennent de rejoindre l'ensemble des partenaires, le Conseil général, le Grand Narbonne, les chambres consulaires et le PSR. Jacques Bassou saluait « cette union sacrée qui montre qu'une vraie stratégie départementale est possible pour développer le territoire ». Avec cette gare, c'est tout le maillage des infrastructures qui prend un nouveau sens en complément de l'aéroport de Carcassonne et du port de La Nouvelle. André Viola, le président du conseil général est

Objectif Languedoc-Roussillon du 04/06/2012

Le Grand Narbonne présente son projet de gare TGV - Aude



Le Grand Narbonne a présenté aux acteurs audois, le 1er juin 2012, son projet de gare nouvelle dans le cadre de la future LGV Montpellier-Perpignan.

4.3. L'INFORMATION ET LE DIALOGUE AVEC LES ASSOCIATIONS, LES REPRÉSENTANTS PROFESSIONNELS ET LES EXPERTS

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), des collectivités territoriales ainsi que des services de l'État. Ils interviennent sur un sujet donné, ou sur un territoire à enjeu spécifique.



Bruno BEAUCHET, RFF, présente les études socio-économiques.

Ces ateliers répondent à deux objectifs :

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

Le contenu des ateliers thématiques de l'étape 2 est détaillé aux pages 40 à 59.

18 ateliers thématiques ont été organisés en étape 2

- 10 sur la Desserte du territoire
- 2 sur l'Environnement
- 2 sur l'Agriculture, viticulture et foncier
- 1 sur le Territoire & la mobilité
- 1 sur le Transport de marchandises
- 1 sur les Paysages
- 1 sur l'Hydraulique

Participants à des ateliers de concertation.



Le dialogue partenarial avec le monde agri-viticole.

Dans une démarche progressive, RFF a discuté avec la profession agricole lors de 4 ateliers thématiques agri-viti-foncier depuis le début de l'étape 1.

Deux étapes ont marqué cette démarche

Une convention de partenariat signée avec les 3 Chambres d'agriculture et les 3 Fédérations Départementales des Syndicats d'Exploitants Agricoles. L'objet de la convention est de faciliter la réalisation des opérations foncières. RFF a donc mis en œuvre un partenariat constructif, garant du bon déroulement des travaux nécessaires à la mise en œuvre du projet. Il encadrera la maîtrise des délais et la limitation dans le temps et l'espace des effets perturbateurs pour les exploitants et les propriétaires concernés.

Le protocole « sondages »

Les 2 et 12 avril 2012, des réunions de travail ont réuni les partenaires de la profession agri-viticole et les représentants de RFF sur la mise en place du protocole de sondages, appelé « le Protocole interdépartemental relatif aux travaux d'études, de topographie, de sondage et de rétablissement des réseaux nécessaires au projet de LNMP ». Les signataires en sont les Chambres d'agriculture de l'Hérault, de l'Aude et des Pyrénées-Orientales, ainsi que les FDSEA des trois départements.

Le protocole signé le 1^{er} juin 2012 entre RFF et les partenaires, porte notamment sur la définition technique et financière de pénétration dans les parcelles privées. Les partenaires ont convenu de la mise en place d'un protocole spécifique « LNMP », bâti sur la base du protocole national qui s'appuiera sur les accords Perpignan / Figueras.

Dès la signature du protocole, des réunions d'information ont été organisées mi-juin 2012 sur le terrain auprès des exploitants et propriétaires informés collectivement. Les états des lieux d'entrée/sortie sont établis avec l'exploitant notamment pour définir l'implantation du sondage et les conditions d'accès.

Les missions de la Chambre d'agriculture

Établir les protocoles liés à l'opération et assurer leurs suivis au cours de leurs mises en œuvre (protocole sur les études et les sondages, protocole sur les occupations temporaires, protocole sur les dommages de travaux publics).

Informier les propriétaires et leurs exploitants sur la nature des opérations, leurs conséquences aux différentes phases de son exécution.

Organiser des réunions ou participer aux réunions pour lesquelles RFF solliciterait son assistance.

Réaliser des missions spécifiques d'études, d'expertise et de médiation de nature généralement individuelle.

ATELIER « Environnement n°3 »

Date et lieu	Vendredi 8 juillet 2011 à Montpellier - Hôtel Mercure
Invités	État, collectivités territoriales, Parc naturel régional, fédérations et associations environnementales
Participation	34 participants sur 68 invités, soit 50 % • 12 remarques
Durée	2h30, de 10h à 12h30
Objectifs de l'atelier	<ul style="list-style-type: none"> • Méthodologie des conclusions des études d'étape 1 • Inventaires Faune-Flore-Habitats (IFFH) • Résultats par séquence des IFFH en cours
Sujets abordés par les participants	<p>MÉTHODE ET ENJEUX : 6 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • DREAL : L'anticipation et la réalisation des inventaires sur un cycle biologique complet correspond à ce qui est préconisé par les services de l'État. L'ensemble des études d'impact, études d'incidences Natura 2000, études Loi sur l'Eau, devra apporter une vision globale des impacts cumulés, en intégrant les impacts des carrières, de l'urbanisation induite, des gares, des zones d'activités et des aménagements fonciers. • Syndicat mixte du bassin de Thau : Les SCOT réalisent un travail sur les trames vertes et bleues (TVB). Comment ces études seront-elles prises en compte ? • Syndicat Rivage Salses-Leucate : L'option Médiane est concernée par la présence de 2 zones humides, tandis que l'option Littorale est concernée par d'autres enjeux. • LPO 34 : De quelle manière les habitats d'espèces sont-ils pris en compte, notamment en termes de fonctionnalité ? S'interroge sur l'intérêt de la réalisation des prospections à l'extérieur de la zone de passage. • SPPEF : Quelle est la méthode de travail mise en place pour la suite des investigations faune-flore-habitats ? • Syndicat de bassin Lez-Mosson-Étangs palavasiens : L'inventaire précis des zones humides sur la Mosson est disponible et sera mis à la disposition de RFF. <p>ZONE DE PASSAGE : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> • SMBVA : Quelle option a été choisie au niveau de l'étang de Capestang ? <p>OUVRAGES D'ART : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> • SPPEF : Quelle est la configuration (tunnel ou aérien) pour l'option Médiane dans les Corbières ? Le tunnel est à privilégier par rapport aux impacts sur le milieu humain. <p>PAYSAGE : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> • SPPEF : Comment une nouvelle voie ferrée pourra-t-elle s'insérer au niveau littoral en terme paysager ? <p>TRACÉ : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gardiens de la Gardiole : demandent que le passage au sud de l'A9 soit privilégié. <p>MIXITÉ : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> • FRENE 66 : demande le maintien de la mixité de la ligne sur l'ensemble du projet. <p>DESSERTE : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> • FRENE 66 : souhaite des précisions sur la desserte et le choix des gares nouvelles.
Documents remis en séance	Atlas cartographique IFFH (Inventaire Faune-Flore-Habitat) Bilan de la concertation en étape 1
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.



ATELIER « Territoire et mobilité » Volet Aménagement du territoire

Date et lieu	Mercredi 28 septembre 2011 à Montpellier - Hôtel Mercure
Invités	Services de l'État, collectivités territoriales, fédérations et associations environnementales, universitaires, chambres consulaires, acteurs socio-économiques
Participation	34 participants sur 64 invités, soit 53 % • 29 remarques
Durée	2h30, de 10h à 12h30
Objectifs de l'atelier	<ul style="list-style-type: none"> Rappel de l'état d'avancement du projet Présentation du diagnostic territorial Présentation des enjeux
Sujets abordés par les participants	<p>GARE NOUVELLE : 11 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> DREAL : Il est essentiel de conforter des gares centre bien desservies par les TGV® et les trains régionaux et de créer un maillage entre ligne classique et ligne nouvelle. Il faut sortir des guerres de territoire et concevoir une vision régionale. CR LR : n'a pas de position officielle sur les gares nouvelles. • CG 11 : La zone de Montredon est une articulation entre les deux projets de lignes nouvelles, qui apporterait une facilitation des échanges. • Grand Narbonne : souhaite une gare nouvelle pour son territoire, mais le projet de territoire n'est pas conditionné par la gare, elle serait un « plus ». • CABM : souhaite une gare nouvelle à Béziers-Est près de l'échangeur de Cers de l'A75, raccordée au centre-ville, aux équipements et à l'Ouest de Béziers par un TCSP et a lancé un projet de territoire sur ce secteur. • PMCA : Choix d'une gare TGV® de centre-ville. Le projet urbain autour de la gare centrale a démarré il y a 10 ans. • SNCF : Importance de relier les gares nouvelles par des liaisons efficaces. Il faut prendre les décisions concernant les raccordements ligne nouvelle-ligne classique. FNAUT : La LGV SEA ne prévoit aucune gare nouvelle mais 40 km de raccordement. Les usagers sont contre des gares « exurbanisées ». • TGV Développement : Le développement démographique doit être pris en compte dans l'implantation de gares nouvelles. L'urbanisation se réalisera autour des gares nouvelles. Il n'est pas incongru de faire deux gares distantes de 40 km. • Énergie TGV : Les «gares betteraves» fonctionnent bien aujourd'hui, il est même envisagé d'en agrandir. Univ. Mtp. : Les gares du XIX^e siècle étaient implantées à proximité des centres de vie. Aujourd'hui, vitesse et desserte ne sont pas forcément liées. <p>ENJEUX TERRITORIAUX : 6 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> DREAL : Ce n'est pas parce qu'il existe un projet de territoire que la gare va obligatoirement apporter un plus, et ce n'est pas parce qu'on a une gare nouvelle que le projet de territoire sera plus performant. • CR LR : La Région conduit une réflexion sur les Parcs Régionaux d'Activités Économiques (PRAE) et sur les Hinterlands des ports. • Grand Narbonne : Une étude va être lancée pour dégager une vision partagée sur l'ensemble des zones d'activité du territoire. Une révision du SCOT va être lancée. • CABM : La qualité des espaces touristiques est un atout mais il ne faut pas développer le tourisme sans penser au territoire et à la qualité des lieux. Il y a un équilibre à trouver avec la vocation économique : cet atout peut devenir une menace si on continue à construire sans préserver la qualité des espaces. • Univ. Mtp. : Il faut avoir une vision plus linéaire de la jonction des villes dans un espace métropolitain dont Montpellier serait la tête. Cette question est liée aux mécanismes des échanges et des mobilités en région. • TGV Sud : L'intérêt des populations a été pris en compte lors du diagnostic. <p>MÉTHODOLOGIE : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CR LR : Le volet maritime a été peu évoqué et peu mis en valeur au niveau logistique. Il faudrait intégrer le bassin méditerranéen dans la présentation et y ajouter le Schéma régional des transports et des communications. • PMCA : Il faut souligner l'enjeu transfrontalier et ouvrir le dialogue sur une logique européenne. • SNCF : Le lien avec la Catalogne mérite d'être relevé dans le diagnostic. • Univ. Mtp. : La ligne nouvelle doit être le cordon ombilical de la région à l'horizon 2040. La ligne nouvelle devra irriguer le territoire et faciliter l'idée de proximité, tout en permettant de se brancher sur les grands flux européens. Le terme économie de la connaissance doit être préféré à celui de recherche. <p>INTERMODALITÉ : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CESER LR : Le port de l'Ardoise est important pour l'intermodalité (route, fer, fluvial). • CABM : Les demandes en développement des modes doux tels que les aménagements de pistes cyclables sont en augmentation. • PMCA : Deux lignes structurantes de TCSP ont été identifiées : l'axe nord-sud, l'axe historique, mais aussi est-ouest, articulé avec la desserte du pôle gare. • Univ. Mtp. : Sur la logistique, il y a des capacités mais cet axe manque de cohérence. <p>OFFRE LOGISTIQUE RÉGIONALE : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> PMCA : Il faut repérer les grandes zones d'activités commerciales à vocation métropolitaine, génératrices de déplacements, locaux et transfrontaliers, en raison de leur attractivité. • Agence d'urbanisme catalane : Les élus du SCOT du Roussillon et du littoral sud réfléchissent à une stratégie pour ce territoire notamment en matière logistique. <p>LIGNE TOULOUSE-NARBONNE : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CESER LR : La réflexion portant sur Montredon doit intégrer la ligne nouvelle Toulouse-Narbonne. • Grand Narbonne : La réflexion doit se faire selon l'axe Montpellier-Perpignan et Toulouse-Narbonne.
Documents remis en séance	« Synthèse : Études socio-économiques » - « Synthèse du diagnostic Aménagement du territoire » Les participants sont invités à l'amender et à la retourner à RFF.
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.

ATELIER « Territoire et mobilité » Volet Analyse des déplacements

Date et lieu	Mercredi 28 septembre 2011 à Montpellier - Hôtel Mercure
Invités	État, collectivités territoriales, fédérations et associations environnementales, universitaires, chambres consulaires, acteurs socio-économiques
Participation	34 participants sur 64 invités, soit 53 % • 18 remarques
Durée	2h30, de 14h à 16h30
Objectifs de l'atelier	<ul style="list-style-type: none"> Présentation du diagnostic des déplacements voyageurs Présentation des résultats des enquêtes
Sujets abordés par les participants	<p>MÉTHODOLOGIE : 10 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> DREAL : Il faut rapporter la croissance des trafics passagers à la croissance démographique. Une coordination entre AOT est nécessaire. Il faut analyser les trafics qui peuvent être captés par le ferroviaire et qui sont déficitaires du fait de la structure du réseau et/ou l'appréciation des origines-destinations. CR LR : s'étonne que la part des motifs domicile-travail et domicile-études soit si faible dans les déplacements de trains régionaux. CG 11 : demande si les chiffres de l'enquête ont été corrélés avec les trafics routiers. PMCA : Les chiffres reflètent l'état de l'offre ferroviaire. La zone de chalandise de Perpignan est limitée. Grand Narbonne : annonce que le lancement du plan de déplacements urbains début 2012 sera l'occasion de lancer des enquêtes sur les gares et les pôles d'échange. Énergie TGV : s'étonne de l'absence d'enquête jusqu'à Barcelone et demande si les trains Barcelone-Figueras ont été enquêtés. SNCF : Les prévisions de trafic pour le débat public de 2009 montraient que les trafics qui augmenteraient le plus avec ce projet sont les trafics inter-secteurs et non les trafics avec Paris. Univ. Mtp. : La relation est-ouest est promise à un bel avenir. Le modèle économique lié à l'utilisation de la voiture dans les 20 prochaines années est à revoir. Un renforcement de la demande en transport en commun est à prévoir. L'intermodalité est un élément fort à mettre en œuvre. TGV Développement : demande s'il y a une corrélation entre les chiffres des enquêtes et ceux de la SNCF. FNAUT : Le modèle économique pour la grande vitesse ferroviaire est en train d'exploser. <p>DOUBLET DE LIGNE : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CR LR : La saturation aux heures de pointe est liée à la régénération de la ligne classique. La Région a toujours affirmé une nécessaire articulation ligne classique / ligne nouvelle. Posséder deux lignes présente un intérêt certain et est la volonté de la Région. SNCF : Il ne faut pas sous-investir sur le réseau actuel car la ligne nouvelle viendra en complément de la ligne classique. Un projet de Ligne nouvelle, implique de prolonger la liaison grande vitesse sur la ligne classique pour irriguer davantage de villes. FNAUT : demande le doublement de la ligne actuelle et la création de la ligne nouvelle, la priorité est la fiabilisation de l'axe. <p>OFFRE DE TRANSPORT : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> DREAL : Des enquêtes ont montré qu'entre Béziers et Montpellier la part du ferroviaire était importante, contrairement à d'autres origines-destinations. FNAUT : Pour poursuivre la dynamique du développement de l'offre, il faut augmenter l'offre en trains et en capacité. La fréquentation des trains est corrélée à la qualité de l'offre. Énergie TGV : Le covoiturage est un concurrent direct du ferroviaire à Perpignan pour aller à Montpellier. <p>TARIFICATION : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> DREAL : La tarification ne concerne pas uniquement les trains régionaux, il s'agit aussi d'une base pour bâtir des plans de financement. CESER LR : précise que les chiffres du trafic aérien (2009) sont en hausse à Montpellier. Cette évolution est sans doute liée à de nouvelles destinations low-cost, et non pas grâce aux liaisons vers Paris.
Documents remis en séance	« Synthèse : Études socio-économiques » - « Synthèse du diagnostic Aménagement du territoire » Les participants sont invités à l'amender et à la retourner à RFF.
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.



ATELIER « Transport de marchandises n°2 »

Date et lieu	Judi 13 octobre 2011 à Perpignan - Villa Duflot
Invités	État, collectivités territoriales, chambres consulaires, entreprises ferroviaires et de transport, acteurs socio-économiques
Participation	56 participants sur 154 invités, soit 36 % • 13 remarques
Durée	2h30, de 10h à 12h30
Objectifs de l'atelier	<ul style="list-style-type: none"> Rappel du diagnostic présenté en 2010 Bilan de l'année en termes de projets Avancées concrètes, évolutions, sur les plates-formes ou sur les ports Présentation des résultats, prévisions de trafic à l'horizon 2020
Sujets abordés par les participants	<p>ACTIVITÉS LOGISTIQUES : 7 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> PMCA : Sur le chantier de transport combiné de Saint-Charles, il y a peu d'avancées concrètes. La difficulté est de mettre en synergie RFF et les acteurs privés, les clients du transport combiné, les transporteurs et, en amont, les transporteurs et leurs clients chargeurs. Il faut rentabiliser cet investissement coûteux et rendre la plate-forme économiquement viable. CIMALSA : Trois projets sont en cours de développement pour augmenter l'intermodalité autour du fret ferroviaire. Le gouvernement catalan demande d'augmenter la part modale du ferroviaire. Il y a à Figueres une zone logistique « classique » : un projet dans la continuité de cette zone devrait favoriser l'intermodalité. Deux autres projets, à Penedes et à Montblanc (secteur Tarragone), une zone connectée à Barcelone, les deux autres au port de Tarragone. L'écartement ibérique existerait pour l'une des trois et la norme UIC serait choisie pour Figueres, avec un troisième rail. • Transports Ambrogio : possède son Terminal au Boulou. • X. Ribo : TP Ferro a l'exclusivité du trafic ferroviaire durant les 50 prochaines années et tous les trains doivent passer par le tunnel. Quel devenir pour cette ligne de marchandises entre l'Espagne et la France ? • TP Ferro : n'a pas d'exclusivité en termes de trafic. La ligne actuelle n'est pas saturée, il est possible de faire circuler plus de 200 trains par jour. Le fret ferroviaire prend du retard pour se développer. • Lorry Rail : Le service de Lorry Rail est de transporter des semi-remorques sur le train. Nous prospectons plutôt en Espagne pour compléter l'activité sur le Boulou (qui continuera d'exister), car nous n'avons pas de clients locaux, mais uniquement en Europe du Nord et en Espagne : des études prospectives annoncent des possibilités de développement non négligeables. 99 % de ses clients se trouvent côté espagnol. Lorry Rail ne peut pas se développer davantage au Boulou en raison du foncier et de la voie unique : il ne faut pas négliger les difficultés que cela impose en termes d'exploitation. Les projets d'autoroutes ferroviaires intéressent l'entreprise car ce sont des projets de fort développement. • FRET SNCF S-O : L'arrivée du tunnel est une question cruciale, allons-nous continuer à investir ? <p>PORTS : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CESER LR : Sur le port de Sète, la Région a remis aux normes les quais de débarquement. Ceci a permis d'accroître les flux. L'intérêt de lier la zone de Poussan avec le port pour le fret est évident. La Région possède du foncier sur Poussan. Il sera difficile de faire transiter de nombreuses marchandises par le train, sur des distances en dessous des 500 km. Avoir un embranchement et trois modes de transport en un même point est capital pour l'investissement à venir sur le port de Sète. Port-la-Nouvelle : L'évolution du port est conditionnée par le projet « Huile de palme » et par la vente du Terminal France AgriMer. Des flux de transports ferroviaire et routier plus importants sont possibles. L'évaluation est de 1 à 2 Mt supplémentaires pour le trafic sur le port de Port-la-Nouvelle. L'intention est de développer le trafic ferroviaire. • FRET SNCF Barcelone : Sur le Barcelone-Lyon Express, il y a 3 trains hebdomadaires qui passent par la ligne TP Ferro et qui sont chargés dans le sens Sud-Nord (8 % de parts ferroviaires en sortie de marchandises du port). Mais très peu dans le sens inverse. Il existe un problème d'équilibre Nord/Sud. Le port de Barcelone entreprend actuellement de grands travaux pour implanter un nouveau terminal container sur le port, qui sera exploité mi-2012 par Hutchinson. <p>MÉTHODOLOGIE : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> SNCF : Lorsque RFF estime les parts modales, ferroviaires, routières, fluviales ou maritimes, le prix des services est-il pris en compte et non pas uniquement le coût ? • Énergie TGV : demande quelle hypothèse RFF a retenu en termes de longueur des trains. • Transports Ambrogio : demande pourquoi RFF a pris en considération le trafic maritime, l'autoroute ferroviaire mais pas les transports combinés.
Documents remis en séance	Bilan de la concertation en étape 1 - Tabloïd « La ligne nouvelle »
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.



ATELIER « Agriculture-viticulture et foncier n°3 »

Date et lieu	Vendredi 14 octobre 2011 à Narbonne - Palais des arts et du travail
Invités	Chambres d'agriculture, fédérations des syndicats d'exploitants agricoles, CDJA, SAFER, syndicats et fédérations de vignerons
Participation	11 participants sur 27 invités, soit 41 % • 15 remarques
Durée	2h, de 10h à 12h
Objectifs de l'atelier	<ul style="list-style-type: none"> Informar la profession agricole de l'avancement des études Présenter les modalités de réalisation de ces études Établir les modalités de la participation de la profession agricole, notamment avec la convention de partenariat / réalisation des études
Sujets abordés par les participants	<p>CONVENTION DE PARTENARIAT : 7 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CA 34 : La convention de partenariat est un objectif important. Le sujet « dommages aux cultures » devra être abordé. SAFER / CA 66 : La Chambre d'agriculture a nommé un référent par village. La profession soutient RFF dans sa démarche. CDJA 34 : Les jeunes agriculteurs tiennent à être associés au projet, avec une répartition des tâches : la Chambre d'agriculture interviendrait sur les études, et les syndicats majoritaires sur les opérations de terrain. FDSEA 34 : Une convention sera signée et la FDSEA travaillera avec la Chambre sur ce dossier. FDSEA 66 : La répartition entre le syndicalisme, la SAFER et la Chambre sera discutée et le référent désigné se chargera d'organiser le travail sur l'ensemble des études. Syndicat des vignerons du Midi : Les études seront confiées en grande partie au syndicalisme. Pour le bon fonctionnement du projet, une convention identique pour les 3 départements nous convient, mais paraît plus facile à signer que 3 conventions. Syndicat des vignerons indépendants de l'Hérault : souhaite connaître le protocole mis en place lorsque les agents devront pénétrer dans les exploitations pour les opérations de sondage. <p>ÉTUDES : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CA 34 : a les compétences pour mener les études. Il existe un secteur à fort enjeu sur Picpoul-de-Pinet, l'une des appellations qui se portent le mieux dans le département. SAFER / CA 66 : confirme son accord pour réaliser les études spécifiques agricoles sur leur territoire dans des délais raisonnables. <p>INTERACTIONS AVEC LE PROJET AQUA DOMITIA : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CA 34 : Le projet Aqua Domitia intéresse particulièrement l'Hérault, plus que les autres départements. SAFER / CA 66 : L'irrigation de la vigne est d'actualité. Les viticulteurs y sont favorables pour augmenter les rendements et lisser la production en limitant l'impact du stress hydrique sur la vigne. <p>MÉTHODOLOGIE : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> SAFER / CA 66 : propose que soit analysé l'impact de la ligne nouvelle sur les structures économiques coopératives. Il ne faut pas négliger les parcelles délaissées et réfléchir dès maintenant à la restructuration foncière avec la SAFER. Il est nécessaire de préciser l'impact sur les zonages AOP et/ou IGP (Indication géographique protégée). Autre aspect réglementaire : la replantation des surfaces impactées nécessite une anticipation de la perte de la parcelle. Syndicat des vignerons du Midi : souhaite que les études portent sur l'impact des exploitations agricoles ; il faut anticiper ces bouleversements. <p>MIXITÉ : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> Syndicat des vignerons du Midi : propose de ne retenir que le trafic voyageur dans le secteur de Fitou, afin de passer dans le massif des Corbières et d'éviter la zone de production de la cave de Leucate, enjeu majeur. <p>ANTICIPATION : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> CDJA 34 : L'accès à la profession est particulièrement difficile pour les jeunes agriculteurs à cause du prix du foncier. Le projet offre l'opportunité de leur remettre les parcelles délaissées.
Documents remis en séance	Bilan de la concertation en étape 1 - Tabloïd « La ligne nouvelle »
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.



ATELIER « Desserte du territoire » Volet Stratégie foncière et environnement

Date et lieu	Jeu 10 novembre 2011 à Colombiers - Salle du Temps libre
Invités	État, Communauté d'agglomération, Communauté de communes, communes, associations environnementales et de défense des usagers
Participation	28 participants sur 72 invités, soit 39 % • 19 remarques
Durée	2h15, de 10h à 12h15
Objectifs de l'atelier	<ul style="list-style-type: none"> • Informer de l'avancée des études sur les sensibilités environnementales et le diagnostic foncier • Recueillir les remarques et compléments
Sujets abordés par les participants	<p>Présentation des trois emplacements pressentis pour accueillir une gare nouvelle : Narbonne/Montredon, Nissan-lez-Ensérune et Béziers-Est. Cette présentation est déclinée avec un inventaire des sensibilités sur les milieux physique, naturel, humain ainsi que paysager et patrimoniaux.</p> <p>NARBONNE / EMBLACEMENT GARES NOUVELLES : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Grand Narbonne : réfléchit à une autre implantation pour pouvoir être connecté au projet de LTN. Le SCOT considèrerait l'implantation de la gare nouvelle sur le site de Montredon cohérent avec le tracé retenu en 1995. Plusieurs zones d'activités sont déjà prévues. La Ville de Narbonne a la maîtrise des terrains inutilisés qui pourraient servir à un projet d'accompagnement de la gare nouvelle. • ECCLA : Une gare doit être pensée pour les voyageurs et pas pour le projet de la ville. L'endroit proposé sera urbanisé, il vaudrait mieux implanter la gare nouvelle à l'ouest de la ZAC. <p>MÉTHODOLOGIE : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Grand Narbonne : Sur le second site envisagé, des zones identifiées comme vignes ont été acquises par la ville. • Association contre les inondations : Les côtes NGF (Nivellement général de la France) doivent apparaître sur les cartes car il y existe un risque de submersion marine tout le long de la ligne. L'étude est réalisée, il faut prendre en compte l'élévation du niveau de la mer. <p>ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cuxac-d'Aude : demande si ce projet permet de respecter le PPRI. Souhaite, pour limiter l'impact hydraulique, une traversée des basses plaines de l'Aude en viaduc et insiste sur l'importance de ne pas oublier « l'Homme » dans les réflexions. • ECCLA : Autour de Narbonne, la sensibilité est forte d'un point de vue hydraulique, de biodiversité ou du milieu humain. Les PPRI ne sont pas appliqués puisque la solution est souvent de remblayer pour pouvoir aménager. <p>ENJEUX TERRITORIAUX : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> • CRA LR : Sur le secteur présenté, l'impact agricole est limité. Plus au nord cela aurait un impact bien plus important sur l'activité des vignerons et des coopératives. <p>NISSAN-LEZ-ENSÉRUNE / EMBLACEMENT GARES NOUVELLES : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • CC La Domitienne : Un projet de gare ne doit pas forcément s'inscrire en zone urbaine. • Nissan-lez-Ensérune : Le site proposé n'est pas en zone inondable. La vue depuis l'oppidum n'est pas un frein à l'emplacement de la gare nouvelle et il est possible de mettre en place des mesures compensatoires. Il s'agit du site le moins compliqué et le moins onéreux. • ECCLA : Cette option n'est pas la meilleure à cause du problème de l'accès qui nécessitera la création de routes et de parkings. <p>MÉTHODOLOGIE : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • DREAL : Il faut poursuivre les études pour évaluer l'impact paysager d'une gare nouvelle sur le secteur. • CC La Domitienne : Des études ont déjà été faites sur le site de Nissan, pourquoi en faire de nouvelles aujourd'hui ? <p>FONCIER : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nissan-lez-Ensérune : De nombreux viticulteurs songent à la reconversion et sont prêts à vendre leurs vignes. La mise en place d'un observatoire foncier serait souhaitable. • CRA LR : La SAFER a une connaissance exhaustive du marché foncier rural. La conjoncture pousse les agriculteurs à la vente mais la ligne est construite à l'échelle du siècle et dans le futur, le besoin de terre se fera sentir. <p>TRACÉ : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> • Coursan : demande si le domaine de Lastours a été pris en compte. Dans le projet de 1995, le contournement de Coursan était prévu pour accompagner le projet et cette rocade était très importante pour la commune. <p>BÉZIERS / EMBLACEMENT GARES NOUVELLES : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • CC La Domitienne : Le secteur de Béziers est déjà encombré et il sera nécessaire d'être prudent avant d'ajouter de nouveaux flux liés à la gare. • Villeneuve-lès-Béziers : La communauté d'agglomération rejette le premier emplacement, la zone étant très urbanisée, et construire une gare à cet endroit serait très compliqué. Sur le deuxième site, il y a de nombreuses zones d'activité, dont certaines en projet, et notamment la Méridienne qui serait alors directement au contact de la gare nouvelle. De plus la connexion avec l'A75 serait très fonctionnelle. • Coursan : Si la gare est à Béziers ou à Nissan, il n'y aura pas de gare « grande vitesse » dans l'Aude, alors que cette gare représente pour le département un fort enjeu économique. <p>LIGNE ACTUELLE : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> • Villeneuve-lès-Béziers : rappelle le souhait de Cers, de Villeneuve et de l'Agglomération Béziers-Méditerranée de déplacer la ligne actuelle.
Documents remis en séance	Tabloïd « La ligne nouvelle » - Support imprimé du diaporama
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.

ATELIER « Desserte du territoire » Volet Projets urbains

Date et lieu	Jeu 10 novembre 2011 à Colombiers - Salle du Temps libre
Invités	Collectivités locales -communes, Communauté de communes, Communauté d'agglomération-, Chambres consulaires, SAFER
Participation	24 participants sur 64 invités, soit 37,5 % • 20 remarques
Durée	2h, de 14h30 à 16h30
Objectifs de l'atelier	<ul style="list-style-type: none"> • Initier la réflexion sur la desserte ferroviaire • Présenter les projets urbains de Béziers, Nissan-lez-Ensérune et Narbonne • Présenter les principes fondateurs d'une gare nouvelle
Sujets abordés par les participants	<p>PROJET URBAIN DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE BÉZIERS GARE NOUVELLE : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • CABM : Le SCOT a voté pour le secteur Béziers-Est. La zone de chalandise est large, notamment dans le domaine touristique. • Villeneuve-lès-Béziers : Le bâtiment proposé se trouve sur la commune. Villeneuve fait une révision de son PLU. Un plan de circulation est étudié pour améliorer les accès à la gare nouvelle. <p>PROJETS FONCIERS : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • CABM/Béziers : Le Schéma de développement de Béziers-Est inclut la ZAC de la Méridienne au carrefour des deux autoroutes, le Technoparc de Mazeran et la future rocade qui desservira la zone de la future gare avec un TCSP. Il y a également dans ce secteur une zone d'extension urbaine planifiée à Boujan-sur-Libron, soumise à une ZAD. • Villeneuve-lès-Béziers : 120 ha viennent d'être « zadés » sur le territoire pour la gare nouvelle et le développement d'activités. <p>INTERMODALITÉ / DESSERTE : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • CABM : Le secteur serait desservi par un dispositif intermodal complet : Ligne nouvelle, ligne classique, transports en commun et l'aéroport. La CABM a en projet la création de 2 haltes nouvelles. Une interaction est à mettre en œuvre entre l'aéroport et la voie ferrée. Béziers se trouve au cœur d'infrastructures de circulations importantes. • CC La Domitienne : Le lien entre la gare nouvelle et l'aéroport n'est pas intéressant, car les voyageurs utilisent soit le train, soit l'avion, rarement les deux à la fois. <p>ZONES URBANISÉES / PROJETS : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> • CABM/Béziers : Il y a trois zones urbanisées, celle de Béziers, de Villeneuve-lès-Béziers et de Cers. Une déviation de la ligne classique est prévue dans le projet. La ligne actuelle traverse Cers en plein cœur. Sur Béziers, le développement urbain se ferait sur la rive droite. <p>MÉTHODOLOGIE : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> • CABM : La population concernée par la gare s'étend à la Communauté d'agglomération Hérault-Méditerranée, aux villes d'Agde, du Cap d'Agde, de Vias et Portiragnes, de Pézenas et la vallée de l'Hérault, jusqu'à Clermont-l'Hérault et Lodève, ce qui augmente la zone de chalandise. <p>PROJET URBAIN DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES LA DOMITIENNE GARE NOUVELLE : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • CABM : Deux gares, à Narbonne-Ouest et à Béziers-Est, seraient une solution idéale, mais le problème sera le financement. • CC La Domitienne : En 1992, le projet de Nissan a été retenu ; en 1995, il est intégré aux documents d'urbanisme et depuis 2000, les réserves foncières sont faites dans les PLU. Ce projet de gare est celui d'une réflexion approfondie au niveau de l'aménagement du territoire. Des études ont déjà été faites avec le soutien de la Région, un accord devrait éviter de devoir les refaire. Deux gares à 30 km l'une de l'autre sont-elles financièrement possibles ? <p>ACCÈS / DESSERTE : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Coursan : Si la gare nouvelle était construite à Nissan, les voyageurs du bassin narbonnais passeront en voiture par Coursan pour aller prendre le train, ce qui augmentera le trafic déjà trop élevé. Réaffirme l'exigence de la rocade qui avait été prévue en 2000 si la gare se faisait à Nissan. • Nissan-lez-Ensérune : Cette gare pourrait desservir Vendres, Fleury, Narbonne-plage, Gruissan, Port-la-Nouvelle, Leucate... quant au fret, Port-la-Nouvelle est devenu un port d'animation régionale et engendrera un flux supplémentaire. <p>MÉTHODOLOGIE : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> • CC La Domitienne : La définition de la zone de chalandise apporte du poids au choix central proposé par la Domitienne car elle comprend à la fois la population biterroise et narbonnaise. Pour Narbonne, l'Est / Nord-Est apparaît comme un espace de développement ; sur le Biterrois, l'Ouest recèle plus de potentiel de développement, Nissan est le barycentre biterro-narbonnais, identifié dans le SRADDT. <p>VITICULTURE : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> • CC La Domitienne : Depuis l'inscription du projet dans le POS, la plupart des viticulteurs concernés souhaitent vendre et se reconvertir ou restructurer leur propriété.

ATELIER « Desserte du territoire »
Volet Projets urbains (suite)

Sujets abordés
par les
participants

ENVIRONNEMENT : 1 remarque
 ● **CC La Domitienne :** La gare de Nissan n'est pas en zone inondable. À Nissan, l'Oppidum est une zone protégée. Toutefois, ce choix de site pour une gare nouvelle semble le plus pertinent, avec des mesures compensatoires à prévoir pour la pie grièche à poitrine rose et la pipistrelle.

PROJET URBAIN DU GRAND NARBONNE
GARE NOUVELLE : 1 remarque
 ● **Grand Narbonne :** Notre réflexion porte sur 2 emplacements de gare nouvelle. Nous avons la maîtrise foncière des deux sites, avec des projets adaptables : la connexion avec la ligne Toulouse-Narbonne doit être étudiée. La gare actuelle est intégrée dans la réflexion, avec sa réserve foncière importante. L'Agglomération a beaucoup de réserves foncières (180 ha) qui devraient permettre de faire des projets importants.

PROJET URBAIN : 1 remarque
 ● **Grand Narbonne :** Il faut prévoir un nouveau quartier, avec du logement, du tertiaire, une liaison avec les 3 quartiers de Narbonne et ce nouveau quartier autour de la gare actuelle. Nous menons une réflexion globale.

DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE : 1 remarque
 ● **Grand Narbonne :** Une gare nouvelle peut être un élément intéressant d'un point de vue touristique, dans un schéma régional, avec la proximité de Carcassonne, la ligne Toulouse-Narbonne, l'aéroport de Béziers, celui de Carcassonne, avec sa clientèle d'Europe du Nord, des « packages » qui pourraient être proposés.

ZONES D'ACTIVITÉ : 1 remarque
 ● **Grand Narbonne :** Il y a une zone d'activité en cours de développement à Montredon, à côté de la gare, avec un important pôle médical sur 40 ha. Sur la zone de Lézignan, il y a des zones artisanales et industrielles, avec les infrastructures (proximité autoroute).

PLU / PDU : 1 remarque
 ● **Narbonne :** La Ville est en train de modifier son PLU et lancera son PDU en novembre.

Documents
remis en séance

Tabloïd « La ligne nouvelle » - Support imprimé du diaporama

Compte-rendu

Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com
 Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.



ATELIER « Desserte du territoire »
Volet La gare vue par les acteurs socio-économiques

Date et lieu

Lundi 14 novembre 2011 à Colombiers - Salle du Temps libre

Invités

Services de l'État, Région, Départements, collectivités locales - communes, Communauté de communes, Communauté d'agglomération-, associations environnementales et de défense des usagers, syndicats, acteurs socio-économiques

Participation

32 participants sur 49 invités, soit 65 % ● 13 remarques

Durée

2h30, de 10h à 12h30

Objectifs
de l'atelier

● Aborder la gare comme espace de valorisation économique
 ● Présenter et partager le diagnostic économique (démographie, population active, CSP, fiscalité, tourisme, viticulture)

Sujets abordés
par les
participants

PROJETS URBAINS / COMMUNAUTAIRES : 4 remarques
 ● **Grand Narbonne :** a créé le Parc méditerranéen de l'innovation, avec une politique de congrès scientifiques. Cette dynamique pourrait être complétée, autour de la gare nouvelle, par un emplacement consacré au développement de la « technopole », des pépinières d'entreprises et un Parc des congrès. Le Grand Narbonne a des projets d'aménagement dans le prolongement de la gare centre vers la zone de Sainte-Louise.
 ● **CABM :** a présenté à RFF l'ensemble des zones économiques à venir, notamment le projet « Schéma de secteur gare TGV® », pré-financé. La zone autour de l'emplacement désiré par la communauté d'agglomération pour la gare nouvelle, a été « zadée », avec une infrastructure routière améliorée, en sortie d'autoroute, et un accès facilité.
 ● **Nissan-lez-Ensérune :** pense qu'il est important de n'avoir qu'un seul projet de gare nouvelle pour l'ensemble du territoire biterro-narbonnais. Il sera plus facile de faire financer un projet unique. La Région soutenait le projet de Nissan en raison de l'intérêt du site en matière d'aménagement du territoire.
 ● **CFDT :** Il existe un grand enjeu, celui de l'articulation avec les trains régionaux et autres transports en commun.

MÉTHODOLOGIE : 3 remarques
 ● **DREAL :** Le diagnostic présenté est partagé par l'État. Les études de potentialités de trafic marchandises qui sont en cours sont à regarder de près.
 ● **Grand Narbonne :** aurait souhaité un diagnostic plus nuancé et apprécié que soient présentées des perspectives au niveau des territoires.
 ● **CFDT :** Pour compléter l'analyse, l'Insee a diffusé, fin juin 2011, un nouveau zonage des zones d'emploi de Béziers Ville, Agde-Pézenas et Narbonne, les trois zones concernées par la localisation d'une éventuelle gare nouvelle.

DYNAMIQUE TERRITORIALE : 3 remarques
 ● **CABM :** L'activité culturelle est importante sur le territoire biterrois. L'agglomération souhaite construire un palais des sports, et à développer la filière développement durable dans l'enseignement supérieur.
 ● **Grand Narbonne :** En matière d'enseignement supérieur, un projet de création d'institut universitaire professionnalisé est lancé et sera officialisé courant 2013.
 ● **CFDT :** regrette l'absence du Conseil régional.

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE : 2 remarques
 ● **CG 34 :** Le tourisme doit être un pilier dans les choix de développement futurs. Il faudrait imaginer des convergences avec les pôles de transport existants, les aéroports, pour contribuer au levier d'attractivité exogène qu'est le tourisme.
 ● **CC La Domitienne :** L'implantation de la gare nouvelle doit s'accompagner d'un développement de l'activité économique le plus possible et sur plusieurs sites. La Domitienne envisage des projets de parc tertiaire, d'hôtellerie...

SCOT : 1 remarque
 ● **CABM :** Le SCOT de Béziers sera certainement validé en juillet 2012.

Documents
remis en séance

Tabloïd « La ligne nouvelle » - Support imprimé du diaporama

Compte-rendu

Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com
 Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.



ATELIER « Desserte du territoire »
Volet Mobilité & intermodalité

Date et lieu	Lundi 14 novembre 2011 à Colombiers - Salle du Temps libre
Invités	Services de l'État, Région, départements, collectivités locales - communes, Communauté de communes, Communauté d'agglomération-, associations environnementales et de défense des usagers, acteurs socio-économiques
Participation	32 participants sur 44 invités, soit 73 % • 17 remarques
Durée	2h, de 14h30 à 16h30
Objectifs de l'atelier	<ul style="list-style-type: none"> Présenter la gare comme espace d'intermodalité Présenter et échanger sur la mobilité actuelle (réseaux, origines/destinations des déplacements, modes de rabattement...)

Sujets abordés par les participants	<p>MÉTHODOLOGIE : 5 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CABM : souhaite faire ajouter sur les cartes la rocade Sud de Béziers, avec le nouveau pont sur l'Orb. CAHM : demande de préciser la saison de l'enquête de trafic, car la saturation des voies d'accès est réelle selon la saison observée. SNCF : Les données de trafic connues de la SNCF, diffèrent légèrement de celles de RFF avec 10 % de correspondances sur Montpellier. Les projections sur 20 ans et au-delà, permettent de comparer les scénarios entre eux. FNAUT : Il manque une étude qualitative sur l'évolution du partage modal lors d'un parcours grande ligne. À Montpellier, la réalisation d'un réseau de tramway modifie la propension des voyageurs à passer d'un mode routier individuel à un mode de transport public. À compter de décembre 2011, la gare de Coursan va voir le nombre de ses arrêts de trains régionaux multiplié, c'est un exemple concret de la modification d'arbitrage des usagers entre le mode routier et le mode ferroviaire. CFDT : Des données objectives seraient utiles en référence, en utilisant par exemple la billetterie électronique de la SNCF. <p>SITE GARE NOUVELLE : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CAHM : Le problème des gares centre est le stationnement. CC La Domitienne : Agde est d'abord une ville de destination. Une gare nouvelle à Nissan n'aurait ni la spécificité d'Agde (motivation touristique des voyageurs), ni de Montpellier, où l'aspect métropolisation est prédominant. TGV Sud : Le tropisme de Montpellier est important : Montpellier est la gare de correspondance pour les Agathois par exemple. <p>DESSERTE DU TERRITOIRE : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CAHM : Les TET (Trains d'équilibre du territoire) sont censés générer des richesses sur les territoires desservis. Ces richesses ont-elles été évaluées par les transporteurs ou les territoires ? SNCF : Il faut anticiper l'arrivée d'autres transporteurs. Le nombre de trains a baissé significativement dans les origines-destinations de la liaison entre Méditerranée et Atlantique. Pour maintenir un équilibre dans la desserte territoriale, l'État soutient les TET financés par une taxe ferroviaire, pour les 2 ans à venir. FNAUT : Quand l'offre ferroviaire est défailante et que le besoin de mobilité existe, il est satisfait par la voiture. Comment s'organiser pour que l'offre ferroviaire soit performante pour voyager dans toute la France ? <p>ZONE DE CHALANDISE : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CC La Domitienne : Les zones de chalandise définies ne semblent pas logiques par rapport au sens des déplacements. Coursan : L'aire de chalandise est fonction des horaires des trains et des services, le voyageur choisit ce qui est le plus facile pour lui. TGV Sud : Il est délicat de figer les zones de chalandises, un nombre important de paramètres venant déterminer les choix des usagers : problèmes de stationnement, durées de parcours suivant l'heure de départ, et surtout, consistance de l'offre. <p>SYNERGIE AIR-FER : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CC La Domitienne : Seul un aéroport international permet une interconnexion intéressante entre l'air et le fer. TGV Développement : Il n'existe pas de réelles synergies air-fer possible dans la région. <p>PDU : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> DDTM : La coordination entre le service qui sera offert par la ligne nouvelle, et les transports urbains et interurbains, aura un impact fort sur le territoire. Un PDU donnerait de la visibilité dans la durée sur l'impact financier d'une desserte nouvelle de gare, d'un pôle d'échanges avec des moyens interurbains, ou la remise à plat partielle ou totale d'un réseau de transport urbain.
-------------------------------------	--

Documents remis en séance	Tabloïd « La ligne nouvelle » Support imprimé du diaporama
---------------------------	---

Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.
--------------	--



ATELIER « Environnement n°4 »

Date et lieu	Mardi 31 janvier 2012 à Montpellier - Hôtel Mercure
Invités	Services de l'État, collectivités territoriales, Parc naturel régional, fédérations et associations environnementales
Participation	39 participants sur 68 invités, soit 57 % • 25 remarques
Durée	5h10, de 10h à 12h20 et de 14h à 16h50
Objectifs de l'atelier	<ul style="list-style-type: none"> Présentation des résultats des inventaires écologiques menés dans la ZPP Présentation de la méthode de construction et présentation des variantes de tracé

Sujets abordés par les participants	<p>MÉTHODOLOGIE / ENJEUX : 10 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> DREAL : l'automatisation de la hiérarchisation a un défaut qui consiste à faire ressortir des éléments qui ne sont peut-être pas les plus pertinents pour le choix des variantes. Estime que détruire les zones de mesures compensatoires n'est pas judicieux, mais que cela ne doit pas être interdit pour autant. La hiérarchisation des zones d'enjeu doit être affinée. SyBLE : signale l'absence de cartographie de la ripisylve de la Mosson. Syndicat Rivage Salses-Leucate : Suite à la réalisation d'un inventaire précis des zones humides, cette étude sera-t-elle prise en compte ? Les enjeux ne sont pas les mêmes suivant la ZPP. PNR la Narbonnaise : reste en attente d'harmonisation avec des études préexistantes ou en cours. L'avancée de la méthodologie va-t-elle accroître les « zones à enjeu élevé » ? CEN LR : demande de tenir compte de l'inventaire pour affecter une valeur numérique aux zones de compensation existantes. Demande si la commande est de rouler à 350 km/h sur les 150 km. Conservatoire botanique national : souhaite savoir comment les espèces protégées ont été relativisées par rapport aux espèces patrimoniales. Il est nécessaire qu'une couleur traduise ce qui est réhibitoire. Sur 60 critères éligibles, 13 ont été retenus pour la variante de moindre enjeu territorial. Quelle est la valeur de ceux qui ont été écartés ? Il y aura un cumul d'impacts sur des espèces à évaluer avec la variante retenue. Il serait intéressant d'ajouter le degré d'artificialisation comme critère d'habitat. LPO 11 : étonné de voir des zones où se cumulent des enjeux <i>fort</i> et <i>très fort</i>, classés <i>in fine</i> en enjeu, <i>assez fort</i> à <i>fort</i>. Signale que les zones d'enjeux forts sur les cartes thématiques ne ressortent dans les cartes globales qu'en enjeu faible à modéré. Demande la prise en compte des habitats potentiels (faucon crécerellette à Fabrègues, pie-grièche à poitrine rose, près de Cuxac-d'Aude et Nissan-lez-Enserune). GOR : constate que l'enjeu majeur a été très localisé par rapport au cumul d'enjeu des Corbières. Association roussillonnaise d'entomologie : La richesse ornithologique (500 à 600 espèces) serait réhibitoire si les groupes présents sur la ZPP ne bénéficiaient pas de bons taux de reproduction. Gardiens de la Gardiole : Le lézard ocellé est présent des deux côtés de l'A9. La zone Natura 2000 va être élargie sur la partie Ouest. <p>VARIANTES DE TRACÉ : 10 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> DREAL : sera-t-il possible <i>in fine</i> de choisir des morceaux de tracé dans chaque famille et de les combiner ? Il est intéressant d'étudier plusieurs variantes très différentes. CG 66 : Il est souhaitable que le tracé évite le Camp Joffre. CA Montpellier : s'étonne que la variante de moindre enjeu traverse la ZPS de Fabrègues. CCNBT : Il faut protéger le bassin de Thau. Syndicat mixte du bassin du fleuve Hérault : Le tracé s'est éloigné du captage de Florensac, ce qui est positif. Il faut être vigilant pour la traversée des zones inondables. PNR la Narbonnaise : Une charte paysagère sur le massif des Corbières est en cours. Au stade actuel d'étude, aucune zone d'enjeu n'a été identifiée pour discriminer une variante. Conservatoire botanique national : La biodiversité doit avoir la même importance que l'économie dans le choix du tracé. Gardiens de la Gardiole : Le tracé doit être au Sud de l'A9 et près de celle-ci. LPO 34 : La variante de moindre enjeu territorial est-elle de moindre impact ? SPPEF : n'est pas pour la variante qui coupe 3 fois la Mosson. MIXITÉ : 3 remarques CG 66 : La mixité est un véritable enjeu de développement durable. PMCA : souhaite développer une ligne mixte. FRENE 66 : La continuité de la mixité de Montpellier à Perpignan ne doit pas être remise en cause. <p>OUVRAGE D'ART : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> Syndicat Rivage Salses-Leucate : demande si une portion en tunnel est prévue dans l'option voyageurs. Conservatoire botanique national : Quel est le rapport de coût entre une section tunnel ou non ?
-------------------------------------	--

Documents remis en séance	Atlas cartographique IFFH (Inventaire Faune-Flore-Habitat) - Bilan de la concertation en étape 1 Tabloïd « La zone de passage de 1 000 mètres »
---------------------------	--

Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.
--------------	--

ATELIER « Desserte du territoire n°2 » Béziers

Date et lieu	Judi 1 ^{er} mars 2012 à Béziers - Palais des congrès
Invités	Services de l'État, collectivités territoriales, communes, chambres consulaires, acteurs économiques et environnementaux, fédérations et associations usagers...
Participation	51 participants sur 126 invités, soit 40 % ● 35 remarques
Durée	5h10 (2h20 le matin / 2h50 l'après-midi)
Objectifs de l'atelier	<ul style="list-style-type: none"> Présenter les différents sites de gare et esquisses Présenter le projet de la Communauté d'agglomération de Béziers Donner les éclairages financiers Présenter les études de trafic et de desserte Présenter l'accessibilité des gares
Sujets abordés par les participants	<p>COÛT : 8 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CR LR : La Région est attentive à la question du coût. ● CESER LR : Il faut compter le coût des raccordements dans le coût final de la gare : au final c'est le contribuable qui paiera. Le coût de 7 milliards nous inquiète. ● CG 34 : demande qui sera propriétaire des gares. ● CABM : La CA assumera le coût de la gare. ● CC La Domitienne : Si les gares sont déficitaires, quel est l'impact sur le site ? ● Énergie TGV : La rentabilité des gares n'existe pas, seules 12 % le sont. Mais tous les partenaires, réunis dans une société de projet, pourraient en retirer des bénéfices. Il faut penser à améliorer la ligne classique. ● TGV Développement : Il faut prévoir le coût des investissements annexes, les CG ont-ils donné leur avis ? ● FNAUT : Pour un coût de 80 M€ par gare, 8 AR/jour ne sont pas suffisants - avec 1 million de voyageurs, la rentabilité n'est pas assurée. Il est nécessaire d'être vigilant sur les coûts. <p>GARES NOUVELLES : 7 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CR LR : L'ensemble des 4 sites sont intéressants. La Région souhaite conserver une vision stratégique et faire son choix plus tard. ● CABM : Nous sommes vigilants aux zones inondables, aux raccordements et à la capacité de cette gare à desservir le territoire. ● CAHM : Nous sommes favorables au projet de Béziers mais il faut questionner le financement et se préoccuper du devenir des gares existantes. Le lien TGV[®] / train régional est important à creuser. À Agde nous avons besoin du TGV[®]. La carte est perturbante car elle montre que le site de Béziers-Est n'est pas optimal pour Agde. ● CC La Domitienne : Le site de gare A75 en surface est-il compatible avec le fret ? ● CFDT : souhaite une ligne nouvelle pour développer l'économie locale, pas pour voir passer les TGV[®]. ● FNAUT : Il existe une différence de coût notable si le site de Béziers est choisi à cause des ouvrages d'art nécessaires : la FNAUT tient au doublet de ligne pour des raisons de sécurité et de ponctualité. ● TGV Sud : Toute gare nouvelle est consommatrice d'espace, il faut être économe dans ce domaine. <p>MÉTHODOLOGIE : 7 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CABM : Le mode de calcul des zones de chalandise doit tenir compte du poids démographique. Les habitudes des voyageurs vont évoluer car le système TGV[®] va être modifié. ● CC La Domitienne : souhaite connaître les temps de trajet à partir de chaque scénario ? ● CFDT : Il faut être prudent par rapport aux zones de chalandise. ● TGV Sud : Les ruptures de charge impactent les prévisions de trafic quand des trains arrivent d'Espagne et les chiffres de chalandise ne seront plus valables d'ici 20 ans. ● Énergie TGV : Il ne faut pas oublier les flux venant d'Espagne dans les prévisions. La méthode est trop franco-française pour un projet qui doit être international. Ne pas oublier les flux vers Barcelone. ● TGV Développement : souhaite avoir une estimation de tous les travaux annexes à la construction d'une gare. ● SNCF : Il faut créer une carte de chalandise avec les Origines-Destinations et les orientations. <p>ENJEUX TERRITORIAUX : 5 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CESER LR : Ne faut-il pas rénover et connecter les gares existantes plutôt que de construire des nouvelles gares ? Il faut connecter la ligne classique et la ligne nouvelle. ● CABM : sera vigilante par rapport aux questions hydrauliques dans la zone de Béziers-Est. ● CC La Domitienne : Pouvons-nous connaître l'impact économique de l'arrivée d'une gare ? ● FNAUT : Agde a besoin du TGV[®] et le moins possible de rupture de charge. ● SPPEF : Il faut veiller à l'insertion paysagère et tenir compte des zones inondables. <p>FINANCEMENT : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CESER LR : Qui participera au financement du projet ? L'UE est devenue très frileuse. ● CABM : est d'accord sur le principe de financements croisés des collectivités. La Région et les Départements doivent y être associés. ● CAHM : Pour participer au financement, souhaite des garanties sur la desserte de la gare d'Agde en TGV[®]. ● FNAUT : Attention à la rentabilité car les pratiques des usagers évoluent, notamment si la Région développe les trains régionaux à 1 €. Il faut mettre en œuvre la coopération et pas la compétition. <p>RACCORDEMENTS / INTERCONNEXION : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CESER LR : Il faut absolument connecter la ligne classique et la ligne nouvelle. ● CABM : Quel opérateur paiera pour un raccordement vers Béziers-Est ? ● Béziers : Pourquoi un raccordement à Nissan et pas à Narbonne pour aller à Béziers-Est ? ● SNCF : Très favorable aux interconnexions TGV[®] / train régional qui favorisent les liaisons transverses.
Documents remis en séance	Bilan de la concertation en étape 1 - Tabloïd « La zone de passage de 1 000 mètres » - Support imprimé du diaporama
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.

ATELIER « Desserte du territoire n°2 » Narbonne

Date et lieu	Vendredi 2 mars 2012 à Narbonne - Palais des Arts et du travail
Invités	État, collectivités territoriales, communes, Communautés d'agglomération et Communautés de communes, chambres consulaires, acteurs économiques et environnementaux, fédérations et associations usagers...
Participation	53 participants sur 126 invités, soit 42 % ● 30 remarques
Durée	6h30, de 10h à 16h30
Objectifs de l'atelier	<ul style="list-style-type: none"> Présenter les différents sites de gare et esquisses Présenter le projet de la Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne Donner les éclairages financiers Présenter les études de trafic et de desserte Présenter l'accessibilité des gares
Sujets abordés par les participants	<p>EMPLACEMENT GARES NOUVELLES : 7 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> DDTM 11 : Pour choisir l'implantation, il faut veiller à amenuiser l'impact de la voiture. ● Grand Narbonne : Il faut régler le problème du fret et celui des parkings, et dans ce cas, la gare nouvelle 1 est la mieux placée. Pour desservir Nissan la compétence transport est celle de la CA. ● Montredon-des-Corbières : La proposition de gare 1 et le projet architectural conviennent à la commune. Le PDU du Grand Narbonne sera approuvé en 2013 et donnera des précisions sur les flux. ● Coursan : Les parkings sont insuffisants, notamment en gare centre de Narbonne. C'est un problème récurrent, il faut les prévoir dans les scénarios. ● ECCLA : Il n'y aura pas suffisamment de bus pour amener les voyageurs à Nissan et l'augmentation du CO² sera considérable pour l'Aude si les voyageurs de Narbonne doivent venir à Nissan. La gare centre de Narbonne est une bonne solution. ● FNAUT : Prise de position contre les gares exurbanisées donc l'option gare centre est à saluer. ● SNCF : Rien n'est acté mais la proximité de 2 gares, à une distance de 20-30 km n'a rien d'impossible. La pertinence de chaque projet sera définie par les estimations de trafic. <p>LIAISON TOULOUSE-NARBONNE : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CESER LR : Où passe la LTN par rapport à LNMP ? Les 2 projets doivent être intégrés à notre réflexion. ● Grand Narbonne : À l'horizon 2050, la LTN permettrait de desservir Narbonne-Ouest sans raccordement donc sans perte de temps. ● CA Carcassonnais : Même si elle arrive en 2050, il faut prendre en compte la LTN : ce maillon doit être aménagé avec une GN à Narbonne. ● ECCLA : Y a-t-il des voyageurs pour la LTN et quelq'un pour la payer ? Le projet LTN n'a pas de sens, il vaut mieux aménager la ligne actuelle. <p>COÛT : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> Grand Narbonne : Sur un coût de 80 M€ il est normal que les collectivités participent, mais il faudra tenir compte du montant des travaux annexes, réseaux, flux. Dans les prévisions, l'évolution du prix du billet est à prendre en compte. ● Cuxac-d'Aude : Les raccordements sont-ils sources d'économie ? ● ECCLA : La gare de Nissan paraît techniquement moins coûteuse mais il faut faire attention au coût d'autres infrastructures (routes, parking...). ● Énergie TGV : On ne peut pas augmenter le nombre de trains sur une même ligne à l'infini. On économise le coût de la gare mais on paie des raccordements. <p>ENJEUX TERRITORIAUX : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> DDTM 11 : Le projet doit s'intégrer dans le paysage, pas l'inverse. Il doit respecter l'identité locale. ● Grand Narbonne : Le port de Port-la-Nouvelle est à prendre en compte dans le calcul des flux. ● Cuxac-d'Aude : Il faut minimiser l'impact de la voiture et développer les services publics de transport. Nissan est plus accessible que Montredon en venant de Narbonne-Sud. ● SMMAR : L'emplacement de la gare 2 est sur une zone d'extension de stockage des volumes d'eau. Il faudra recréer la capacité de stockage. L'emplacement de la gare 2 est localisé sur l'ancien étang. <p>FINANCEMENT : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CESER LR : Le SNIT a chiffré le programme ferroviaire à 650 milliards d'euros ; combien coûtent les raccordements ? Combien coûtent la rénovation des gares centre ? Il faut solliciter l'Europe. ● Grand Narbonne : L'UE pourrait prendre en charge une partie du financement du projet urbain. Il faut faire du lobbying. ● ECCLA : Attention au financement par PPP. <p>PROJET URBAIN : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> Grand Narbonne : Le projet urbain prend en compte toutes les zones classées. ● Cuxac-d'Aude : En cas de gare centre, la ligne passerait à l'ouest avec un raccordement pour Toulouse et un raccordement pour Narbonne. ● ECCLA : Narbonne a raison de vouloir densifier la ville. <p>COMPÉTENCE TRANSPORT : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CG 11 : Pas de compétence à sortir de notre territoire pour desservir une gare extérieure au département. ● TGV Sud : Il faut des gares nouvelles et des trains régionaux à grande vitesse pour desservir toute la région. <p>MÉTHODOLOGIE : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> ECCLA : RFF doit fournir un tableau comparatif des divers scénarios avec les coûts. <p>● MIXITÉ : 1 remarque</p> <p>Grand Narbonne : Il faudrait 2 raccordements pour le fret et il ne faut pas oublier la desserte du port de Port-la-Nouvelle.</p> <p>STRATÉGIE FONCIÈRE : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> Grand Narbonne : Quel que soit le projet retenu sur le Narbonnais, la maîtrise totale des terrains est acquise.
Documents remis en séance	Bilan de la concertation en étape 1 - Tabloïd « La zone de passage de 1 000 mètres » - Support imprimé du diaporama
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.

ATELIER « Desserte du territoire n°2 » Nissan-Lez-Ensérune

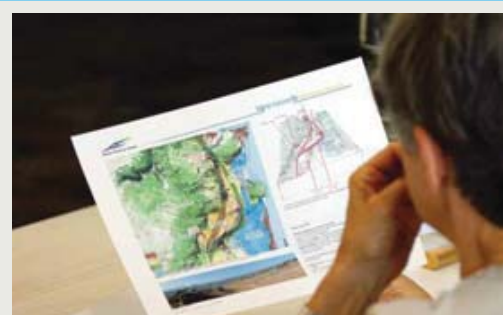
Date et lieu	Lundi 5 mars 2012 à Nissan-lez-Ensérune - Salle Michel Galabru
Invités	État, collectivités territoriales, communes, Communautés d'agglomération et Communautés de communes, chambres consulaires, acteurs économiques et environnementaux, fédérations et associations d'utilisateurs...
Participation	42 participants sur 106 invités, soit 40 % • 27 remarques
Durée	4h30, de 10h à 16h30
Objectifs de l'atelier	<ul style="list-style-type: none"> Présenter les différents sites de gare et esquisses Présenter le projet de la Communauté de communes La Domitienne Donner les éclairages financiers Présenter les études de trafic et de desserte Présenter l'accessibilité des gares
Sujets abordés par les participants	<p>DESSERTÉ, CONNEXIONS ET FRÉQUENCE : 6 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CG 34 / Hérault Transport : La desserte en étoile est facile à réaliser. Il est possible de passer des conventions transdépartementales. Pour un transporteur routier, le positionnement d'une gare en-dehors des zones très urbanisées n'est pas un désavantage. Pour le projet nissanais, une collaboration étroite entre les AOT sera nécessaire. CC La Domitienne : La solidarité CG 11 et Grand Narbonne ne doit pas empêcher des coopérations intelligentes sur la desserte de Nissan, avec une extension de service de bus. FNAUT : Favorable à la ligne nouvelle mais pour avoir une desserte en trains régionaux accélérée. Les connexions ne doivent pas être trop longues ou compliquées. Il faut penser aux personnes à mobilité réduite. CFDT : Pour basculer le trafic de l'ancienne ligne vers la nouvelle, il faudra sécuriser les intersections. 25 % des voyageurs vont à la gare en TC. Il est nécessaire de compléter les scénarios chiffrés pour comprendre les évolutions et pour savoir si davantage de personnes prendront le train grâce à la nouvelle gare. Énergie TGV : Les Espagnols nous enverront des Intercités à grande vitesse, il faut le prévoir. L'AOT de Narbonne ne dessert pas Nissan, cela peut-il changer ? TGV Sud : Sur Périès, faut-il conserver la halte train régional ou recréer une desserte sur le secteur ? Entre Béziers et Narbonne, le temps gagné par la ligne nouvelle sera faible, mais une gare nouvelle est plus facile à desservir pour des exploitants ferroviaires que de réaliser des raccordements. <p>GARES NOUVELLES : 6 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CC La Domitienne : souhaite une gare à vocation Sud de France. Les 2 sites étudiés répondent aux besoins des usagers. Nissan-lez-Ensérune : Ce projet est historique, c'est la gare du bon sens. FNAUT : doute que le choix de ces gares exurbanisées soit un véritable outil de développement économique et territorial. CFDT : Favorable à une gare entre Béziers et Narbonne, mais il y a des inconvénients à passer du TGV[®] au train régional. Nissan serait plus une gare d'échanges qu'une gare de destination. Sa réussite se jouera sur sa capacité d'intermodalité. Énergie TGV : Le site « Village » est intéressant car il est proche de la D609, mais y aura-t-il un raccordement ? TGV Sud : Intéressé par gare Nissan Village, d'accès facile par l'ex-N113. <p>MÉTHODOLOGIE : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> SNCF : Il faut garder un regard critique sur les estimations actuelles car les exploitants ne connaissent pas le montant des péages qui sera pratiqué. FNAUT : Il faut chiffrer tout cela. Il faut aussi prendre en compte le rabatement routier dans les estimations de fréquentations et les comparaisons gare actuelle et gare nouvelle, car l'augmentation constante du prix du carburant peut faire bouger les courbes d'ici 2020. TGV Développement : Les chiffres avancés doivent être plus détaillés car la conséquence de leur utilisation est importante. Le sens de déplacement est primordial, comment se font les transferts quand les points d'accès sont éloignés ? CFDT : Ce qui déterminera les exploitants, c'est le temps de parcours et le nombre d'arrêts. <p>ENJEUX TERRITORIAUX : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CESER LR : Ne faut-il pas rénover et connecter plutôt que de construire de nouvelles gares ? Le coût de 7 milliards d'euros est inquiétant. Il faut connecter la ligne classique et la Ligne nouvelle. CFDT : Le rééquilibrage de la région est un enjeu important pour les élus. Combien d'emplois représente une gare nouvelle ? TGV Sud : Agde est déjà une gare TGV[®] ; la CAHM travaille sur un plan global de déplacement qui inclut la rénovation de la gare, point d'accès aux Grandes Lignes et à la Grande Vitesse. <p>FINANCEMENT : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CC La Domitienne : Le syndicat mixte semble la bonne structure pour rassembler les partenaires co-financiers. Pour ce, il faut ajouter au coût de la gare, le prix du déplacement de la ligne, ceux-ci sont économisés à Nissan. FNAUT : Ce point est à prendre en compte dans le choix du site, notamment par la Région qui a en charge la mise en place des navettes train régional. Énergie TGV : Les Espagnols mettront du matériel en service en France s'ils jugent que la rentabilité sera assurée. Ils n'auront pas d'aide financière française. <p>INTERMODALITÉ : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CC La Domitienne : Sur Nissan, l'intermodalité est facilitée par la possibilité de quai à quai avec la ligne classique. Le site Village a plus de potentiel en termes d'intermodalité y compris avec les modes doux. Il est proche du canal du Midi. TGV Développement : Il est intéressant d'avoir des bus à l'arrivée des TGV[®]. <p>CHALANDISE : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CG 34 / Hérault Transport : Il y a 5 AOT à Montpellier, moins à Béziers, avec des coopérations renforcées, on peut organiser toutes les dessertes. Rien n'est interdit. CFDT : La gare du cœur du Languedoc doit couvrir largement la zone de chalandise de Pézenas à Narbonne et desservir les 4 zones d'emplois d'Agde, Pézenas, Béziers et Narbonne. <p>TRACÉ : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> CC La Domitienne : Le tracé sur lequel se situe la gare Village est hors zone inondable et hors zone d'enjeu environnementaux.
Documents remis en séance	Bilan de la concertation en étape 1 - Tableau « La zone de passage de 1 000 mètres » - Support imprimé du diaporama
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.

ATELIER « Agriculture, viticulture et foncier n°4 »

Date et lieu	Mardi 15 mai 2012 à Narbonne - Hôtel Novotel
Invités	Conseils généraux, Chambres d'agriculture, fédérations des syndicats d'exploitants agricoles, CDJA, SAFER, syndicats et fédérations de vignerons
Participation	30 participants sur 59 invités, soit 50 % • 26 remarques
Durée	3h, de 10h à 13h
Objectifs des ateliers	<ul style="list-style-type: none"> Présenter les diagnostics agricoles Présenter les principaux enjeux fonciers Présenter la synthèse des enjeux et l'analyse multicritère
Sujets abordés par les participants	<p>MÉTHODOLOGIE : 6 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CG 11 : Des outils collectifs, comme l'aménagement rural peuvent être mobilisés, plutôt que de prendre en compte des objectifs individuels. RFF a l'obligation de financer le réaménagement foncier. CG 34 : La contribution de l'agriculture à l'environnement est forte : cela devrait rentrer dans les critères y compris sur le volet économique. CG 66 : Les critères ferroviaires ne doivent pas prendre le pas sur les critères humains et agricoles dans le classement des enjeux. CA 34 : L'activité agrotouristique est importante et doit être prise en compte. Certains enjeux ne sont pas suffisamment pris en compte : capacité agronomique, réserve utile en eau. Vignerons indépendants de l'Aude : La diversification autour du pôle œnotourisme apparaît peu dans les enjeux et doit être soulignée. FDSEA 66 : La partie agricole retenue dans les enjeux paraît faible : or 80 % de la ligne va passer sur des terres agricoles. <p>PROTOCOLE SONDAGES : 5 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> SAFER / CA 66 : Le protocole est prêt à être signé par la Chambre d'agriculture des Pyrénées-Orientales. CA 34 : Le protocole doit être signé et validé avant les premières visites de terrain. La CA souhaite faire apparaître la « marge brute » dans le protocole. Syndicat des vignerons du Midi : ne souhaite pas de réunions avec les exploitants avant la signature du protocole. RFF doit organiser une réunion avec les élus et les techniciens. Syndicat des Vignerons indépendants de l'Hérault : Le protocole doit avoir été mis en place lorsque les agents devront pénétrer dans les exploitations pour les opérations de sondage. Syndicat des Vignerons indépendants de l'Aude : Il faut revoir l'ensemble des conséquences des sondages sur l'exploitation et la perte d'exploitation, qui est différente de la perte de récolte. <p>TRACÉ : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CA 34 : En séquence 5 la Gardiole doit être privilégiée comme zone de passage. FDSEA 66 : Pour le tracé dans l'Aude, il faut prendre l'option Médiane, où il y a peu de terres cultivées. Syndicat des vignerons du Midi : Les remarques des Vignerons indépendants amènent à choisir l'option Médiane qui est moins impactante pour la viticulture. <p>COMMISSIONS COMMUNALES : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> SAFER / CA 34 : LNMP est une opportunité pour créer des commissions locales et relever le challenge du réaménagement avec le CG, en liant le foncier et la question du financement. RFF a l'obligation de constituer des réserves pour favoriser des échanges et de dialoguer avec ces commissions. CA 34 : Les stocks fonciers de RFF intéressent la profession mais aussi les CG : il faut réunir rapidement les Commissions communales car le CG attend une stratégie de regroupement de la profession. <p>RÉSERVES FONCIÈRES : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> SAFER / CA 66 : La SAFER peut financer les réserves mais pas garantir les intérêts du stockage ou le portage financier. Il est nécessaire d'anticiper pour les réserves foncières. CA 34 : Sur l'AOP de Pinet, l'impact concernerait 100 ha, or la situation du foncier est bloquée : c'est un préjudice net, il faut revaloriser l'image de l'appellation, les producteurs y seraient réceptifs. <p>ARTIFICIALISATION DES SOLS : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CA 34 : Il existe un objectif de baisser de 50 % l'artificialisation des sols : il faut l'intégrer. FDSEA 34 : La limitation de l'artificialisation des sols (perte des SAU) ne doit pas être oubliée dans les critères de calcul : elle appuie l'enjeu agricole. <p>ANALYSE MULTICRITÈRE : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CA 11 : Il faudrait ajouter une dimension sociétale dans l'analyse multicritère et pondérer la place de l'agriculture dans le paysage. CA 66 : Le critère agricole est amoindri par rapport aux autres critères. Il serait intéressant de pondérer en regroupant 3 critères dans l'analyse. <p>AMÉNAGEMENT FONCIER : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CG 34 : Sur les aspects paysagers, non strictement agricoles, les aménagements fonciers permettent la prise en compte des considérations collectives. L'article L.132-24 oblige RFF à compenser les paysages sur des aménagements non productifs, mais la contribution du CG sur les dégâts causés par la future ligne est à discuter. SAFER : Il est indispensable de gérer dès à présent la réorganisation foncière. <p>CALENDRIER : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CG 34 : Pour une DUP en 2015, il faut commencer à parler d'un conventionnement avec les CG dès l'été 2012. CA 34 : Anticiper au plus vite est un impératif. La signature du protocole sondages doit se faire dans l'été.
Documents remis en séance	Tableau « La zone de passage de 1 000 mètres »
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.

ATELIER « Paysages n° 2 »

Date et lieu	Mardi 29 mai 2012 à Montpellier - Hôtel Mercure
Invités	État, collectivités territoriales, Parc naturel régional, fédérations et associations environnementales, conservatoire
Participation	12 participants sur 29 invités, soit 41 % • 21 remarques
Durée	3h, de 10h à 13h
Objectifs de l'atelier	<ul style="list-style-type: none"> Présenter le schéma directeur Architecture et paysages Partager le diagnostic : sensibilités environnementales, hiérarchisation des enjeux
Sujets abordés par les participants	<p>IMPACT PAYSAGER : 6 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> DREAL : Employer à ce stade le mot « enjeu » plutôt que « impact » car il n'y a pas encore de tracé et donc pas d'impact. ECCLA : Dans les Basses Plaines de l'Aude, un linéaire de 15 km serait très visible dans le paysage, surtout s'il est à 10 m de haut. PNR la Narbonnaise : Il existe un problème de covisibilité par rapport à la vision du voyageur et à celle de l'habitant. FRENE 66 : fait confiance à RFF pour préserver les paysages. SPPEF : demande de précision sur l'insertion de la ligne par rapport au littoral ; sans le tracé en long c'est difficile à visualiser. Près de Sigean, il faut préserver le site du Pech de Maho, et prendre en compte la via Domitia. Gardiens de la Gardiole : Très attachés à ce que le passage de la ligne soit le plus discret possible. <p>MÉTHODOLOGIE : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> DRAC-STAP : Intéressée par la question des réseaux : une nouvelle infrastructure est une coupure et il faut anticiper les croisements et les fusions. DREAL : Les zones d'enjeux hiérarchisées couvrent tous les tracés possibles donc n'apportent rien à la comparaison. Sans le profil en long, difficile de faire des préconisations paysagères. La méthode choisie avec une échelle aérienne schématique n'est pas concrète. Il est nécessaire de rapprocher les échelles et communiquer les documents de travail en amont des réunions, avec un calendrier. ECCLA : Cet état des lieux est une base de réflexion qui convient. Il est nécessaire d'aller plus loin avec des vues en 3D, animées et sonorisées. PNR la Narbonnaise : Nécessité de préciser les sites classés et les sites inscrits. Il manque 3 ZPPAUP sur les cartes. <p>OPTION DE PASSAGE : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> DREAL : Prévoir les zones de franchissement du canal du Midi et de la Robine sur les cartes. L'option Médiane impacte moins le paysage que l'option Littoral. SPPEF : Avec le tracé de l'A9, la Gardiole a déjà été impactée. Nous nous opposerons au tracé sud. Gardiens de la Gardiole : Pour passer au sud de l'A9, au plus près de celle-ci. ECCLA : L'option Médiane a-t-elle une partie souterraine ? <p>IMPACT SONORE : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> Gardiens de la Gardiole : Il y aura des nuisances à Fabrègues si la ligne ne passe pas au sud de l'A9. ECCLA : Il faut tenir compte des paysages olfactifs et auditifs. <p>IMPACT ÉCONOMIQUE : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> DREAL : Les villages de l'étang de Thau doivent être protégés, comme la Via Domitia. Gardiens de la Gardiole : La vie des gens est aussi importante que la biodiversité : il faut passer au sud de l'A9 avec une ligne enterrée et cachée. <p>COÛT : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> Gardiens de la Gardiole : La notion de coût raisonnable doit être précisée : quels sont les critères d'arbitrage ? Le coût est secondaire. <p>MIXITÉ : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> FRENE 66 : Inquiet de la remise en question de la mixité de la ligne entre Perpignan et Narbonne. Le financement doit être inscrit dans une enveloppe unique. <p>FINANCEMENT : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> FRENE 66 : Très pessimiste par rapport au financement.
Documents remis en séance	Tabloïd « La zone de passage de 1 000 mètres » - Tome 1 du SDAP mis à disposition sur la plate-forme d'échange de RFF une semaine avant l'atelier
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.



ATELIER « Hydraulique n°2 »

Date et lieu	Mardi 5 juin 2012 à Narbonne - Hôtel Novotel, Narbonne-Sud
Invités	État, syndicats mixtes, SAGE, ONEMA
Participation	9 participants confirmés sur 35 invités, soit 26 % • 23 remarques
Durée	3h, de 10h à 13h
Objectifs des ateliers	<ul style="list-style-type: none"> Présentation de la démarche hydraulique pour le franchissement des axes naturels d'écoulement Zoom sur les grands franchissements Présentation des études hydrogéologiques
Sujets abordés par les participants	<p>ZONES À ENJEUX : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> DDTM 34 : Les enjeux ne se limitent pas à l'humain mais doivent inclure les bâtiments industriels et agricoles. • DDTM 11 : Le territoire de la Berre comprend en aval un puits d'eau potable pour Sigean, partiellement alimenté par ses alluvions. Au niveau des Basses plaines de l'Aude, le secteur le plus sensible sont les digues de Cuxac. L'État sera très vigilant sur ce secteur. DDTM 66 : L'Agly est un secteur très sensible. Les études menées par RFF doivent être semblables à celles menées par le CG 66 en matière de modélisation hydrologique. L'arbitrage du ministère sur les critères est prévu au 31/12. Sur la Têt, il faut préciser les données de modélisation. Sur les secteurs plus karstiques, les études hydrogéologiques doivent compléter les études hydrauliques vers l'Agly et le Roboul. • CEN LR : Intéressé par les études concernant les écoulements alimentant les étangs, souhaite la mise en place de conventions avec RFF pour que les gestionnaires aient accès à ces études. <p>OUVRAGES : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> DDTM 34 : Dans l'Hérault, tous les cours d'eau sont en liste 1, il faut veiller à éviter les piles dans les lits mineurs. • DDTM 66 : Sur les ouvrages principaux, l'État impose un tirant d'air de 1,50 m. Sinon, il existe des imprécisions préjudiciables à la sécurité. Nécessité de présenter le type d'ouvrage d'art. • SMMAR : Toute implantation de nouveaux ouvrages dans l'espace fonctionnel doit être signalée. • Syndicat mixte du bassin du fleuve Hérault : conduit des études hydrauliques dans ce secteur qui est une zone importante d'expansion des crues. <p>DOSSIER LOI SUR L'EAU : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> DDTM 34 : RFF élabore le dossier initial, mais si le futur opérateur, le concessionnaire, réalise le dossier Loi sur l'eau et s'il dimensionne ses ouvrages en dessous des seuils modélisés, il faudra être prudent. • DDTM 11 : Dans le secteur très complexe de la Basse vallée de l'Aude, il y aura des précisions à apporter à la modélisation avant de réaliser le dossier Loi sur l'eau. La question des équilibres des débordements rive droite / rive gauche doit être prise en compte. Au stade Loi sur l'eau, l'État demandera des précisions sur la vitesse d'écoulement des cours d'eau et du fonctionnement de la rivière en crue. • CEN LR : La Loi sur l'eau va changer, avec les études de dangers, une partie des doutes sera levée. <p>AMÉNAGEMENTS EN COURS OU PROJÉTÉS : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> DDTM 34 : Sur la Mosson, les critères du PPRI ont évolué. Sur le Libron, le PPRI a subi des modifications. • DDTM 11 : Le projet sur les cours d'eau, géré par le SMMA pour Cuxac-d'Aude (digues) doit être pris en compte. • SMMAR : Concernant le plan de protection de Cuxac, il faut présenter le sens d'écoulement pour la vidange vers l'étang de Capestang. <p>MODÉLISATION : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> DDTM 34 : En cas de crue exceptionnelle, l'effet de l'ouvrage sur une zone habitée doit être vérifié. Sur le tirant d'air, il faut distinguer les petits et les grands cours d'eau et prendre en compte des singularités dans les simulations : sur le secteur de l'Orb, des murs permettant l'inondation contrôlée des vignobles ont été construits pour protéger les vignes du phylloxera. DDTM 11 : Vérifier que les conditions de fonctionnement des digues de l'Espinat ne sont pas modifiées. • DDTM 66 : Il faut prévoir des changements de capacité hydraulique : remous admissibles. Sur les critères de dimensionnement, le maître d'ouvrage doit respecter le principe d'une rétention volontaire ou organique. L'État cherche à maintenir une totale transparence. La nature des ouvrages d'art doit être présentée pour apprécier les critères retenus. <p>ÉTUDES EN COURS : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> Syndicat mixte du bassin du fleuve Hérault : Sur le fleuve Hérault, une étude vient d'être terminée et sera transmise à RFF. De nombreuses études hydrauliques sont en cours et d'autres à conduire, car ce secteur est une zone d'expansion des crues importantes. • SMMAR : Il existe un enjeu très fort sur l'alimentation en eau potable du delta de l'Aude. L'étude en cours sur les zones de remblais sera transmise à RFF. <p>REMBLAIS : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> DDTM 34 : Dans les zones inondables et par rapport au nouveau SDAGE, tout remblai doit être compensé par un décaissement. <p>HYDROGÉOLOGIE : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> DDTM 34 : Selon les choix de mixité, l'impact de la pollution sera à traiter. L'État demandera qu'il n'y ait aucune pollution en cas d'incident car le système mis en place pour protéger est hors crue (quand le bassin de compensation n'est pas en zone inondable, le bassin doit être hors d'eau pour la crue centennale). Le SDAGE puis le SAGE seront appliqués. Tout remblai en zone inondable devra être compensé. <p>MESURES COMPENSATOIRES : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> DDTM 34 : Si impact sur les ripisylves, l'État demandera une compensation ou une participation financière pour la rerecréer. <p>COURS D'EAU : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> DDTM 66 : Le classement des cours d'eau a été réalisé en 2012. La majorité des grands cours d'eau est classée en liste 1 voire en liste 2 sur certaines sections hydrauliques.
Documents remis en séance	Tabloïd « La zone de passage de 1 000 mètres »
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.

ATELIER « Desserte du territoire n°3 » Béziers

Date et lieu	Lundi 18 juin 2012 à Béziers - Palais des congrès
Invités	État, collectivités territoriales, Communautés d'agglomération, Communautés de communes, communes, chambres consulaires, acteurs économiques et environnementaux, fédérations et associations d'usagers...
Participation	49 participants sur 154 invités, soit 32 % • 26 remarques
Durée	5h, de 10h à 12h15 et de 13h45 à 16h30
Objectifs de l'atelier	<ul style="list-style-type: none"> Présentation du point d'avancement du projet Présentation des points sur les équipements structurants Présentation du projet de la CABM Analyse des sites potentiels de gare
Sujets abordés par les participants	<p>MÉTHODOLOGIE : 6 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CABM : Le site « A75 » ne doit pas être éliminé. Il faut raisonner dans le temps et anticiper les opportunités, comparer le coût de la ligne et le coût d'une gare. Association contre les inondations : Il faut montrer la fonctionnalité de la ligne de Paris à Barcelone et non seulement sur la desserte régionale. S'inspirer de l'expérience de desserte en Catalogne. CFDT : Les hypothèses de gares doivent être bâties sur l'organisation du trafic. Les scénarios actuels ne sont valables que s'ils sont arbitrés par les intercommunalités. Le projet doit être inscrit dans le SRADDT et prendre en compte les données de l'emploi. Préconise une implantation de gare sur une zone étendue au Delta languedocien. Est très réservé sur le projet de la CABM. FNAUT : souhaite des raccordements. TGV Sud : Il faut tenir compte de la saisonnalité pour mesurer les flux de passagers. TGV Développement : Il faut se rapprocher du concept de gares multiples : les 3 gares, y compris celle de Perpignan, doivent être complémentaires. <p>COÛT : 5 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CABM : Le phasage du projet commence par le PAE de la Méridienne, le boulevard urbain, le franchissement de l'A9 ; la déviation du carrefour de la Montagnette est en cours, les autres travaux sont liés aux décisions sur le projet. Association contre les inondations : Le coût des trajets dans 20 ou 50 ans n'est pas connu, ce qui fausse toutes les études concernant la ligne et les gares. CFDT : Le coût de 8 km de dévoiement de la ligne classique est très important. FNAUT : La RENE et l'ADIF estiment que les redevances ne couvrent pas les frais des récentes LGV par défaut de circulations. Il faut tenir compte des coûts et de la concurrence pour que les entreprises ferroviaires fassent des offres. TGV Développement : Le dévoiement est un faux problème, le coût n'est pas rédhibitoire. <p>CONCERTATION : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CFDT : La volonté des acteurs professionnels est de travailler ensemble sur la base des bassins d'emploi. La concertation avec les intercommunalités est un enjeu démocratique pour localiser une gare nouvelle. Énergie TGV : Pourquoi ne pas associer Perpignan au débat sur les gares ? FNAUT : La Ministre des Transports a annoncé 3 objectifs, dont le rejet des projets non financés depuis 2009 ou lancés sans concertation. <p>GARE EXISTANTE : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CABM : La gare centre sera reliée à la gare nouvelle par les trains régionaux et par une navette bus vers le Capiscol et le quartier Wilson. L'espace sera réaménagé pour une meilleure fonctionnalité. CFDT : La gare actuelle souffre d'un problème d'engorgement de l'accès principal. Il faudra améliorer la circulation et le stationnement. TGV Sud : La modernisation de la gare actuelle dans une logique de requalification d'espaces existants et de création d'espaces nouveaux est intéressante mais il faut approfondir l'accessibilité. <p>ALTIMÉTRIE : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CC La Domitienne : À quel niveau se situera la ligne ? Comment les cours d'eau et les infrastructures existantes sont-ils franchis ? Association contre les inondations : Il faut anticiper la montée du niveau de la mer. TGV Développement : Le profil en long est-il choisi ? Est-il lié à la mixité ? <p>DESSERTÉ : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CC La Domitienne : La desserte des stations du littoral n'est pas assurée par le projet de la CABM. FNAUT : Il y a 2 types de desserte : Paris/Province et Province/Province. Le gain de temps est possible grâce au TGV[®] sans arrêt sur de longues distances. Sur le 2^e type, il n'y a pas de réservoir de voyageurs sur des arrêts éloignés. Il est donc nécessaire de faire de nombreux arrêts et de les placer au cœur d'étoiles ferroviaires. Pour la FNAUT, les TGV[®] doivent s'arrêter dans les gares centrales. <p>ACCESSIBILITÉ : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> CABM : Le projet de la CABM est en connexion avec l'A9 et l'A75, avec la rocade de Béziers et le littoral. Béziers est un nœud ferroviaire connecté à Agde et Narbonne/Perpignan. À moins de 40 mn par la route, il y a 500 000 clients. Le projet desservira une zone très riche en parcs d'activités sur environ 100 ha. Le potentiel est important, le modèle week-end/TGV[®] est l'avenir de notre développement touristique. C'est ici que la capacité touristique est la plus grande, avec le Cap d'Agde. <p>GARE NOUVELLE : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> CFDT : La localisation à Villeneuve-lès-Béziers est trop éloignée de la ligne classique. <p>RACCORDEMENTS : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> CABM : Le raccordement de Béziers-Est pose problème car le territoire de Villeneuve-lès-Béziers est très impacté. Le dévoiement serait moins handicapant. <p>VITESSE : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> SNCF : Le modèle TGV[®] traditionnel est en péril depuis 2008/2009. Les péages ont augmenté ce qui a amené à réduire de 35 % les parcours TGV[®] effectués sur ligne classique à 160 km/h. L'avis des autres transporteurs serait intéressant : préféreront-ils les trajets à grande distance ou un maillage régional ?
Documents remis en séance	Brochure « Les gares, la mixité, les variantes de tracé » - Support imprimé du diaporama
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.

ATELIER « Desserte du territoire n°3 » Nissan-Lez-Ensérune

Date et lieu	Mardi 19 juin 2012 à Nissan-lez-Ensérune - Salle Michel Galabru
Invités	État, collectivités territoriales, communes, Communautés d'agglomération et Communautés de communes, chambres consulaires, acteurs économiques et environnementaux, fédérations et associations d'usagers...
Participation	52 participants sur 135 invités, soit 39 % • 43 remarques
Durée	6h, de 10h à 13h et de 14h à 17h
Objectifs des ateliers	<ul style="list-style-type: none"> Présentation du point d'avancement du projet Présentation des points sur les équipements structurants Présentation du projet de la CC La Domitienne Analyse des sites potentiels de gare
Sujets abordés par les participants	<p>GARES NOUVELLES : 5 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CC La Domitienne : Le bitero-narbonnais trouvera un bénéfice avec le site central de Nissan qui est positionné sur les grands axes nationaux et européens. Le site de Nissan a une vocation métropolitaine et européenne. Nissan est au barycentre du Languedoc, à l'horizon d'un siècle. Nissan-lez-Ensérune : Le site « village » est le plus pertinent pour Nissan par rapport à Périès et à Béziers et Narbonne. Il est à la croisée de la ligne classique et de la Ligne nouvelle. CFDT : défend le site de Nissan avec une étude approfondie de l'interface TGV[®]/train régional. FNAUT : Une gare nouvelle à Nissan doit être intégrée au projet. TGV Développement : Il faudra développer des trains Intercités avec une gare à Perpignan, une à Béziers, une à Narbonne pour desservir la population. <p>INTERMODALITÉ : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CG 34 / Hérault Transport : Un projet de gare routière ne poserait pas de problème et structurerait les flux. Une ligne Narbonne-Coursan/gare de Nissan deviendrait interdépartementale et passerait sous l'autorité régionale. CG 11 : Il n'existe pas de syndicat mixte départemental dans l'Aude, a contrario de l'Hérault. C'est le Département qui gère les lignes de car de Carcassonne à Narbonne. CC La Domitienne : L'accessibilité doit être aisée et favoriser tous les modes, avec une arrivée par la route à 15 mn des 2 sorties de l'A9 vers Béziers et Narbonne. La desserte en train régional est facile : gare de Nissan accessible en 11 mn depuis la gare centre de Narbonne et 6 mn depuis la gare centre de Béziers. À l'horizon 2020, la SNCF prévoit un train régional / 15 mn. En bus, les réseaux départementaux sont à élargir, ainsi que les pistes cyclables. Un service de Batobus est à l'étude. CFDT : Il faudra penser à utiliser les énergies renouvelables pour les transferts voyageurs, notamment pour les personnes à mobilité réduite. Rejette une gare accessible majoritairement en voiture, mais préconise l'interface train régional, avec des bus à gaz naturel. Avoir une réflexion « durable » implique une coopération entre les transporteurs concernés. <p>FONCTIONNALITÉ DE LA GARE NOUVELLE : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> FNAUT : Les crèches en gare sont récentes. Avec 4 800 voyageurs par jour, le besoin de crèche peut se justifier. SPPEF : Des services de « boxes » fermés comme parkings seraient intéressants. TGV Sud : Les parkings étagés sont une excellente manière d'utiliser l'espace naturel du site Nissan-Village. CC La Domitienne : L'effet de « marée » créé par un parking de 1 000 voitures dans un contexte de paysage naturel peut-il être gommé ? <p>ENJEUX TERRITORIAUX : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CG 11 : Le PRAE de Salles-d'Aude a été chiffré à 15/20 M€ par ASF. Mais son devenir et celui de l'échangeur sont encore en cours d'étude. CABM : Un développement économique sur 400 ha est-il réaliste ? Ne faut-il pas préserver les paysages ? CC La Domitienne : Le tourisme et la valorisation du patrimoine local constituent la 1^{ère} filière de développement. La Ligne nouvelle y tient une place importante. <p>COÛT : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CABM : Le site de Nissan est peut-être moins coûteux au départ mais la chalandise de Béziers rendra plus rentable un site à Béziers-Est. CC La Domitienne : La gare de Nissan est la moins coûteuse des 3 sites. FNAUT : Le coût annoncé de 7 milliards d'euros devrait se traduire par un phasage, Montpellier-Nissan dans un premier temps. <p>MÉTHODOLOGIE : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CABM : RFF annonce un gain d'un million de voyageurs supplémentaires avec deux gares nouvelles, c'est ce que préconise la CABM. CC La Domitienne : Il semble que les voyageurs LGV ne sont pas forcément des utilisateurs de l'avion ou de la voiture. CFDT : Il faut réfléchir à l'échelle des bassins d'emplois incluant celui du Biterrois et celui du Narbonnais. <p>MIXITÉ : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> FNAUT : Favorable à une ligne mixte à 220 km/h. Mais la contrainte financière rappelée par l'État réduit les possibilités. Cette ligne est indispensable pour le report modal. TGV Développement : L'Union européenne a demandé un corridor mixte et pas une ligne mixte : la nuance est importante car la ligne mixte entraîne un surcoût de 2 milliards d'euros. <p>AMÉNAGEMENT URBAIN / FONCIER : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> CC La Domitienne : ne souhaite pas recréer une ville autour de la gare mais créer des liens et des services articulés avec le village. Il n'y aura pas de coût de voiries important. 70 ha sont disponibles au niveau du SCOT dans ce secteur.
Documents remis en séance	Brochure « Les gares, la mixité, les variantes de tracé » - Support imprimé du diaporama
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.

ATELIER « Desserte du territoire n°3 » Narbonne

Date et lieu	Mercredi 20 juin à Narbonne - Hôtel Novotel, Narbonne-sud
Invités	État, collectivités territoriales, communes, Communautés d'agglomération et Communautés de communes, chambres consulaires, acteurs économiques et environnementaux, fédérations et associations usagers...
Participation	47 participants sur 155 invités, soit 30 % • 27 remarques
Durée	5h30, de 10h à 13h30 et de 14h30 à 16h30
Objectifs de l'atelier	<ul style="list-style-type: none"> Présentation du point d'avancement du projet Présentation des points sur les équipements structurants Présentation du projet de la CA du Grand Narbonne Analyse des sites potentiels de gare
Sujets abordés par les participants	<p>GARE NOUVELLE : 5 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> Grand Narbonne : Une gare à Narbonne est conçue comme un levier de développement. Il n'y a pas de concurrence mais une complémentarité avec Béziers et Nissan, car le projet s'inscrit dans le SRADDT. L'agrafe Ouest sera un espace stratégique qui permettra de faire émerger un ensemble de projets pour un territoire allant de Narbonne à Carcassonne. Le choix de la gare centre a l'avantage de bénéficier du lien direct avec la ligne actuelle. Mais la ligne mixte implique d'autres contraintes qui portent le choix de la CA vers un site à l'ouest. • Montredon-des-Corbières : Favorable à l'accueil d'une gare nouvelle. Le choix n°1, en viaduc, supprime le problème de l'inondabilité. La gare du scénario 2 ne fonctionne pas pour le fret au-delà de Narbonne. • Cuxac-d'Aude : Le site 2 est en zone d'expansion de crue. Le consensus pourrait porter sur le site de Montredon en faisant passer le fret sur la ligne classique, tout en éloignant le tracé de Cuxac. • ECCLA : Défendre une gare territoriale est très positif. Une gare à Montredon est un bon choix. La zone de la gare 1 en viaduc est très exposée au vent, avec des accélérations brutales. • SPPEF : Pourquoi ne pas placer des turbines pour utiliser le vent dans ce projet de gare 1 ? <p>AUTRES INFRASTRUCTURES : 5 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CES 11 : Les raccordements futurs avec LTN seront-ils réalisés ? • CG 11 : Le coût de la déviation de Coursan est de 100 M€. Coursan : Les infrastructures routières sont préoccupantes. La commune a pris un arrêté d'interdiction de pénétration des poids lourds. La protection de la population est primordiale et la déviation indispensable. • ECCLA : Le projet présenté, l'agrafe Ouest, s'étale en largeur et cela risque de multiplier le transport en voiture. • FNAUT : Le projet prévoit 100 000 voyageurs / j, dont la majorité accèdera à la gare par la route. Ces déplacements ne représentent que 1 % des déplacements actuels. Faut-il restructurer les voies d'accès pour ces 1 % ? <p>ENJEUX TERRITORIAUX : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CG 11 : Le projet de territoire est porté par toutes les collectivités de l'Aude car il a vocation à rayonner sur l'ensemble du département. Une motion sur le projet a été votée à l'unanimité. • Grand Narbonne : Cette infrastructure doit être un levier de développement, de l'offre touristique avec de nouveaux circuits, de la diversification et de nouvelles formes de commercialisation pour la viticulture. Les potentiels de développement sont variés. • ECCLA : Le rail est un élément de développement écologique. Il faut souligner qu'une gare nouvelle ne crée pas d'emploi. <p>COÛT : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> DDTM 11 : Il faut anticiper les situations de blocage et aborder la question du coût et du financement. • Montredon-des-Corbières : En termes de coût, le scénario Narbonne-Ouest avec deux raccordements peut se faire avec un phasage. FNAUT : Favorable à un phasage de la réalisation de la ligne nouvelle, pour ne pas obérer le budget. <p>VITESSE : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> Cuxac-d'Aude : Le choix de la vitesse est-il définitif ? • ECCLA : Les grandes courbes sont liées à la vitesse. Les exigences du ministère pour une vitesse à 350 km/h doivent s'adapter aux besoins locaux et inclure la mixité. • SPPEF : Le projet de développement de Narbonne vers l'Ouest est séduisant. Mais à 350 km/h, les courbes vont impacter fortement le paysage. <p>LIGNE NOUVELLE : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> FNAUT : La priorité de la FNAUT va au doublet de ligne : les objectifs de la ligne nouvelle, ce sont d'abord des infrastructures fiables, pour assurer le meilleur service aux usagers. • TGV Sud : Le transfert modal doit alléger la route au profit du chemin de fer pour maximiser la ligne nouvelle. • SNCF : Sur le scénario Narbonne-Ouest, en cas d'interception sur la ligne classique, quelle est la solution pour l'exploitation de la ligne nouvelle ? <p>INTERMODALITÉ : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CG 11 : L'intermodalité est fondamentale. • Grand Narbonne : Les institutions et les AOT réfléchissent à la question de la rocade et à la création d'une pénétrante qui relierait la Minervoise. Le contournement routier est à l'étude. La CA souhaite améliorer l'accessibilité et l'intermodalité. <p>FONCIER : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> DDTM 11 : Il faut cesser le grignotage des terres agricoles, se réjouit du parti pris de densification choisi par la CA de Narbonne. • TGV Sud : Quel sera le coût des terrains artificialisés nécessaires au projet ? <p>CONCERTATION : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> DDTM 11 : L'État écoute les demandes locales et souhaite une position la plus consensuelle possible pour aboutir à des arbitrages rapides.
Documents remis en séance	Brochure « Les gares, la mixité, les variantes de tracé » - Support imprimé du diaporama
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.

4.4. L'INFORMATION ET LE DIALOGUE AVEC LES ÉLUS

En étape 2, l'implication des élus s'est poursuivie grâce à l'organisation de Commissions consultatives.

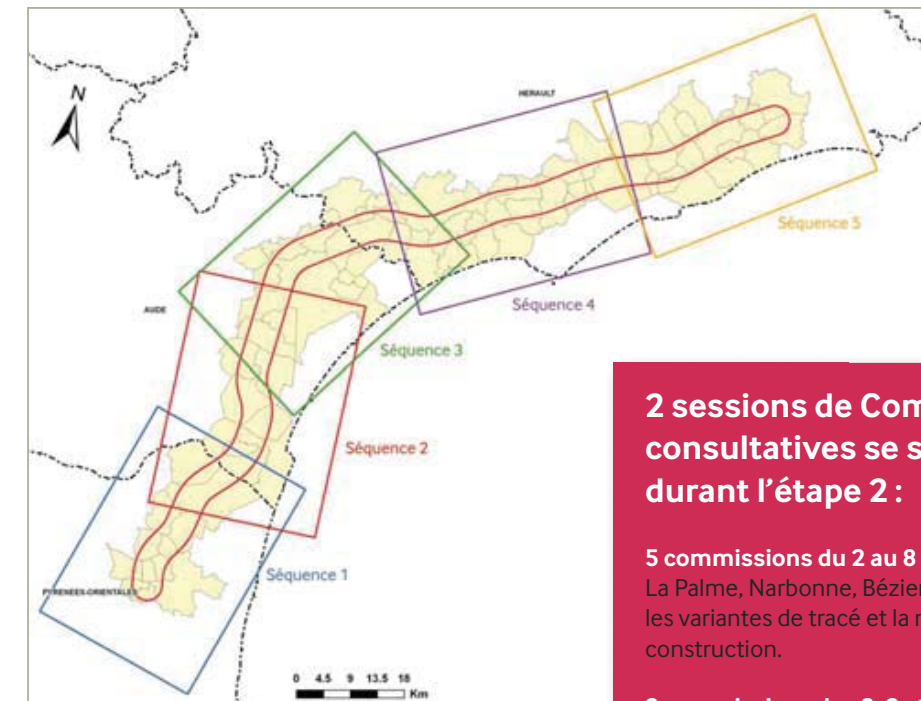
Les Commissions consultatives, présidées par un représentant de l'État, associent des élus des collectivités locales et des organismes publics des territoires concernés. Elles permettent d'échanger de manière approfondie avec les participants afin de bénéficier de leur connaissance fine du territoire 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 ont été préparées par l'envoi d'invitations par La Poste, par mails et relances téléphoniques.

Elles sont organisées avec les élus selon les sections géographiques correspondant aux cinq séquences du projet d'environ 30 km chacune, identifiées à partir des fonctionnalités du projet et des grandes entités géographiques régionales.

Le contenu des commissions consultatives de l'étape 2 est détaillé pages 61 à 69.



Séquençage des commissions consultatives.

2 sessions de Commissions consultatives se sont tenues durant l'étape 2 :

5 commissions du 2 au 8 février 2012 à Perpignan, La Palme, Narbonne, Béziers, Montpellier, pour présenter les variantes de tracé et la méthodologie de leur construction.

3 commissions, les 2, 3 et 4 juillet à Opoul-Périllos, Narbonne, Mèze pour débattre de la desserte du territoire et de la mixité et visualiser les variantes de tracé.

4^E SÉANCE DE COMMISSION CONSULTATIVE
Séquence 1

Date et lieu	Judi 2 février 2012 - Hôtel Best Western Windsor, Perpignan
Présidence	M. le Directeur des Collectivités locales de la Préfecture des Pyrénées-Orientales
Communes concernées	Baixas, Baho, Espira-de-l'Agly, Le Soler, Opoul-Périllos, Perpignan, Peyrestortes, Rivesaltes, Saint-Estève, Salses-le-Château, Toulouges, Villeneuve-la-Rivière
Invités	Préfet, parlementaires, élus régionaux et départementaux, communautaires et communaux
Participation	16 participants sur 33 invités, soit ~50% ● 23 remarques
Durée	2h30, de 10h à 12h30
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> Rappel des grandes étapes <ul style="list-style-type: none"> Décision ministérielle de fin d'étape 1 Processus et objectifs de l'étape 1 Présentation des variantes de tracé <ul style="list-style-type: none"> Méthodologie de construction des variantes de tracé Visualisation des variantes sur plan et en 3D
Sujets abordés par les participants	<p>VARIANTES DE TRACÉ : 8 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> Sénateur honoraire : Le projet doit avancer vite. ● PMCA : Étudier la réalisation de 2 lignes nouvelles : 1 voyageurs sur l'option Médiane et 1 fret sur l'option Littoral. ● CC de la Salanque : Il est indispensable de ne pas se rapprocher des communes. Rivesaltes : est favorable à la zone de passage Médiane. Penser à réserver des emprises foncières jusqu'à Narbonne pour anticiper la disparition de la ligne classique (submersion marine...) et pouvoir à terme faire circuler l'ensemble des trafics sur la ligne nouvelle. ● Le Soler : Le PIG coupe la commune en deux. La population est inquiète et souhaite savoir comment passera la ligne nouvelle (tunnel, remblais). La seule solution acceptable est le tunnel : moins de nuisances sonores et moins d'impact sur la cohésion urbaine. Le seul patrimoine de la commune n'est pas classé, il faut néanmoins le préserver. ● Salses-le-Château : La ZPP "Littoral" détruirait 3 domaines viticoles. La commune est favorable à la ZPP "Médiane", mais dans une variante mixte. Peyrestortes : À droite du Camp Joffre, 4 ponts seraient nécessaires pour une ligne fret. La variante directe permettrait d'éviter Salses. La ligne nouvelle ne doit pas passer à proximité de Peyrestortes et de ses lotissements. Beaucoup d'habitants se sont plaints. ● Baho : souhaite que la ligne passe en limite du territoire et au-delà de la tour hertzienne, sur le plateau. Le tracé le plus direct ne convient pas. Un ouvrage d'art sera nécessaire pour franchir le lit majeur de la Têt. Quels aménagements seront réalisés pour limiter le bruit avec un vent dominant d'Ouest ? <p>GARE À RIVESALTES : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> Sénateur honoraire : Rivesaltes doit se doter d'une gare nouvelle, qui permettrait de desservir toute la zone littorale et sa zone d'activité. L'implantation nécessite le tracé médian. La gare au nord du raccordement, avec navette TER est la meilleure solution. Si la gare doit être située à plusieurs mètres de hauteur, à cause du fret, c'est une raison supplémentaire pour ne faire circuler que des voyageurs au nord. ● CG 66 : rappelle que la gare est d'abord celle de Perpignan centre. À terme, les voiries internes à l'Espace Entreprise et Méditerranée ont été faites par rapport à un positionnement de halte. Problèmes si un nouveau positionnement est défini. ● Baho : La gare devrait être située sur le parc régional d'activité F. Arago (Région, Département, commune y travaillent depuis 20 ans). Sur les PLU, des emplacements réservés ont été positionnés. ● Rivesaltes : Nous demandons une halte qui coûtera environ 20 M€, comme prévu en 1995. <p>MIXITÉ : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> Salses-le-Château et CC de la Salanque : Réaliser la ligne nouvelle dans la ZPP Médiane en mixte. ● Rivesaltes : Pas d'accord sur une ligne mixte, et surtout le faisceau fret. ● Sénateur honoraire : La solution retenue devra tenir compte des prévisions de trafic. La ligne actuelle peut supporter plus de fret qu'elle n'en supporte aujourd'hui. Favorable à la ligne dédiée voyageurs. ● PMCA : revendique la mixité sur l'ensemble du parcours, pas de fret dans les centres-villes. Si la mixité à travers les Corbières n'est pas envisageable, traverser les Corbières avec une ligne voyageurs et réaliser une ligne fret le long de l'autoroute, en évitant les centres-villes. <p>PASSAGE À NIVEAU (PN) : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> Salses-le-Château : Il existe un PN au cœur de Salses. Il est nécessaire de le supprimer car il est très gênant pour la vie de la commune, même s'il n'est pas considéré comme préoccupant par les référentiels. ● Député 66 : Il importe de rechercher un financement pour la suppression de ce PN. <p>PROJET D'INTÉRÊT GÉNÉRAL (PIG) : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> Rivesaltes : Si tracé retenu n'est pas le PIG, plusieurs années seront perdues en procédures. ● Baho : est pour le PIG. Plus la ligne passera près du village, plus celui-ci sera bloqué dans son développement. <p>INFORMATION / CONCERTATION : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> Rivesaltes : souhaite que RFF transmette une représentation cadastrale de la ligne afin que la population localise leurs propriétés. ● Salses-le-Château : Dans le registre de concertation, 45 pages de remarques ont été consignées. Les élus des PO doivent connaître la séquence 2, en discuter et donner leurs avis, en plus de la séquence 1. <p>FINANCEMENT : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> Sénateur honoraire : Il faudrait associer l'Europe, car ce projet constitue un chaînon de l'axe européen.
Documents remis en séance	Bilan de la concertation en étape 1 - Tabloïd « La zone de passage de 1 000 mètres »
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.

4^E SÉANCE DE COMMISSION CONSULTATIVE
Séquence 2

Date et lieu	Vendredi 3 février 2012 - Foyer communal, La Palme
Présidence	Madame la Sous-préfète de Narbonne
Communes concernées	Caves, Fitou, La Palme, Leucate, Portel-des-Corbières, Roquefort-des-Corbières, Sigean, Treilles
Invités	Préfet, parlementaires, élus régionaux et départementaux, communautaires et communaux
Participation	56 participants (31 officiels) sur 20 invités, soit 280% (due à la présence de représentants du collectif de Salses-le-Château, Fitou, La Palme et Caves contre l'option Littoral) ● 34 remarques
Durée	2h30, de 10h à 12h30
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> Rappel des grandes étapes <ul style="list-style-type: none"> Décision ministérielle de fin d'étape 1 Processus et objectifs de l'étape 1 Présentation des variantes de tracé <ul style="list-style-type: none"> Méthodologie de construction des variantes de tracé Visualisation des variantes sur plan et en 3D
Sujets abordés par les participants	<p>VARIANTES DE TRACÉ : 6 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> Collectif de Salses-le-Château, Fitou, La Palme et Caves : Refus de la décision ministérielle avec ZPP Médiane dédiée aux voyageurs, refus de l'option Littoral. Favorables à la ZPP Médiane mixte. Claira : Il est impensable de détruire des parcelles viticoles et de nuire aux populations, situées dans la ZPP Littoral. Roquefort-des-Corbières, CG canton de Sigean : préfère la ZPP Littoral mixte. Sinon favorable à un tunnel construit entre la route nationale et l'autoroute. Préférence pour le tracé de moindre enjeu territorial. Portel-des-Corbières : Les élus des Pyrénées-Orientales et de l'Aude doivent se rencontrer pour examiner la solution d'une ligne mixte sur l'option Médiane. Peu impactés mais solidaires. Sigean : Solidaires avec l'ensemble des maires. Salses-le-Château, CG canton de Rivesaltes : S'orienter vers une ligne mixte sur la ZPP Médiane. <p>COÛT / INVESTISSEMENT : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> Salses-le-Château : Tout est techniquement possible, investissement pour 100 ou 200 ans, le projet doit se faire. Claira : L'intérêt des populations prévaut sur les coûts. Roquefort-des-Corbières, CG canton de Sigean : Même si la ligne mixte est plus coûteuse, l'investissement est valable pour les deux prochains siècles. Fitou : Cette ligne construite pour 100 ans ne constitue pas un investissement délocalisable et fournira de la main-d'œuvre. Il faut chiffrer le coût de la rentabilité de l'option Littoral par rapport à la Médiane. La différence de coût entre les lignes mixtes Médiane et Littoral, évaluée à 200 M€ représente 2,85 % des 7 Mds€, soit un amortissement de 2 M€ sur 100 ans. <p>ZONES D'ACTIVITÉ (ZA) : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> Grand Narbonne : La ZA de Caves est une des priorités du projet de développement économique du Grand Narbonne. Caves : La construction d'une ZAC est actée par la CC Corbières en Méditerranée puis Le Grand Narbonne dans ZPP Littoral. Une zone viticole en AOC est sur la commune. La Palme : Zone d'activité existe dans le PLU de La Palme, elle doit rejoindre celle de Caves. Le Grand Narbonne y a acquis 5 ha. La zone située en-dessous de la route nationale n'est pas exploitable car classée Natura 2000. Cave coopérative des vignerons du Cap Leucate, de Quintillan et de Roquefort-des-Corbières : La SAFER a signé des protocoles avec les propriétaires fonciers. Cette zone d'activité part du péage de l'autoroute, et arrive au lieu-dit les Quatre Chemins. <p>OUVRAGES D'ART / ALTIMÉTRIE : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> La Palme : Pourquoi ne pas utiliser les matériaux issus de la falaise de Roquefort-des-Corbières pour remblayer ? Attention à la protection des nappes phréatiques lors du creusement d'un tunnel. Réaliser des ouvrages semi-aériens ou creuser serait moins onéreux, et éviterait de construire des tunnels. Claira : souhaite savoir pourquoi quasiment toute la ligne serait enterrée dans l'option Littoral. Préfère des tunnels dans ZPP Médiane plutôt que dans Littoral. Roquefort-des-Corbières, CG canton de Sigean : souhaite un tunnel entre la route nationale et l'autoroute. <p>CONCERTATION : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> Salses-le-Château, CG canton de Rivesaltes : demande de réunir les élus des Pyrénées-Orientales et de l'Aude pour réfléchir ensemble. Collectif : Les manifestants se sont exprimés en signant la pétition (575 signatures) et le cahier de concertation contre la ZPP Littoral. Roquefort-des-Corbières, CG canton de Sigean : Le cahier de concertation recense 297 signatures pour la ZPP Littoral. <p>MIXITÉ : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> Collectif : Une ligne mixte est une solution d'avenir évitant le transfert total du fret sur la ligne classique. Fitou : ne comprend pas pourquoi la ZPP Médiane ne peut pas être mixte, compte tenu des progrès techniques. Roquefort-des-Corbières, CG canton de Sigean : La commune est favorable à la ligne mixte.

4^E SÉANCE DE COMMISSION CONSULTATIVE Séquence 2 (suite)

Sujets abordés par les participants

VITICULTURE : 3 remarques

- **Président de la cave coopérative des vignerons du Cap Leucate, de Quintillan et de Roquefort-des-Corbières** : Ici 170 vignerons représentent 570 propriétaires fonciers et 90 % du foncier appartient à des familles agricoles. Le tracé Littoral traverse le vignoble des AOC Fitou, Côtes du Roussillon, Rivesaltes, Muscat de Rivesaltes et Languedoc. Ils seront amenés à évoquer les mesures compensatoires dans le cadre d'une démarche collective.
- **Claira** : La ZPP Médiane impacte trop de parcelles viticoles.
- **Caves** : Une zone viticole en AOC est sur la commune.

FINANCEMENT : 2 remarques

- **CG 11** : Le CG apportera 1,05 M€ au financement des études.
- **Fitou** : Il ne faut pas exclure les financeurs privés.

PROJET D'INTÉRÊT GÉNÉRAL (PIG) : 2 remarques

- **La Palme** : le PIG est inscrit dans tous les PLU, le reprendre aurait permis d'économiser le coût des études. Il aurait suffi d'ajouter au projet de 1995 la dimension fret.
- **Salses-le-Château, CG canton de Rivesaltes** : Le PIG est marqué sur pratiquement tous les POS et PLU. En revanche, des recours risquent d'apparaître si l'option Littoral est retenue, ce qui fera perdre du temps et de l'argent.

ENVIRONNEMENT : 2 remarques

- **Roquefort-des-Corbières, CG canton de Sigean** : Il est important de penser à la protection des milieux naturels : la commune comprend le site inscrit du Pla de Roque.
- **Fitou** : Attention à l'ancien captage du village, actuellement utilisé pour l'arrosage.

PASSAGE À NIVEAU (PN) : 2 remarques

- **Fitou** : souhaite une ligne mixte pour ne pas engorger les 3 PN de Port Fitou, la Rigole, Salses-le-Château.
- **Salses-le-Château** : Le PN 412 est prioritaire par rapport à l'usine Omnia implantée à proximité. Demande la suppression du PN en centre-ville.

Documents remis en séance

Bilan de la concertation en étape 1 - Tabloïd « La zone de passage de 1 000 mètres »

Compte-rendu

Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com. Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.



4^E SÉANCE DE COMMISSION CONSULTATIVE Séquence 3

Date et lieu	Mercredi 8 février 2012 - Palais des sports, des arts et du travail, Narbonne	
Présidence	Madame la Sous-préfète de Narbonne	
Communes concernées	Bages, Coursan, Cuxac, Lespignan, Marcorignan, Montredon-des-Corbières, Moussan, Narbonne, Névian, Nissan-lez-Ensérune, Peyriac-de-mer	
Invités	Préfet, parlementaires, élus régionaux et départementaux, élus communautaires et communaux	
Participation	26 participants sur 35 invités, soit 74 %	● 34 remarques
Durée	2h35, de 10h à 12h35	
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> ● Rappel des grandes étapes <ul style="list-style-type: none"> - Décision ministérielle de fin d'étape 1 - Processus et objectifs de l'étape 2 ● Présentation des variantes de tracé <ul style="list-style-type: none"> - Méthodologie de construction des variantes de tracé - Visualisation des variantes sur plan et en 3D 	
Sujets abordés par les participants	<p>GARES NOUVELLES : 8 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CR LR : Les 4 sites de gares sont intéressants ; la Région souhaite conserver une vision stratégique sur ces questions. La gare 1 sur Montredon répond à la problématique du territoire. La Région facilitera les interconnexions. ● CG 11 : Des hypothèses de gares dans l'Aude sont à l'étude, ce pourquoi le CG 11 participe aux études. ● Narbonne et Grand Narbonne : Pour une gare à l'ouest de Narbonne. ● CC La Domitienne : est intéressée par le nouveau site de gare Nissan « village ». ● Montredon-des-Corbières : La proposition de gare 1 convient. La gare 2 serait située en zone inondable. ● Coursan : Il faut limiter les rebroussements en gare nouvelle car cela prend du temps. ● Moussan : Une gare au niveau du raccordement Toulouse-Perpignan dans l'emprise de 1995 n'aura pas l'agrément de Moussan. La gare 1 convient. Le raccordement entre Cuxac et Névian est-il nécessaire ? ● Nissan-lez-Ensérune : La gare Nissan « village » serait située plus près de la route départementale et de la zone d'activité, mais le potentiel foncier est plus contraint qu'à Périès et il faudra prendre en compte des sites classés. <p>VARIANTES DE TRACÉ : 6 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CR LR : Les propositions de tracés représentent toutes un intérêt. ● Cuxac-d'Aude : Le tracé s'éloignera-t-il le plus possible de Cuxac ? Ne s'oppose ni à la gare ni au TGV[®], mais souhaite protéger les populations. ● Montredon-des-Corbières : le tracé PIG est meilleur car il s'éloigne des habitations. ● Cuxac-d'Aude : Ce projet PIG plus éloigné, est plus intéressant. ● Moussan : préfère le tracé « le plus direct » plutôt que le PIG. ● Marcorignan : Le projet impactera faiblement la commune. <p>CONCERTATION : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CR LR : souhaite participer à tous les débats précédant les décisions. ● Narbonne et Grand Narbonne : La Région, les Départements et les Villes doivent être étroitement associés aux réflexions du Grand Narbonne, pour avoir une stratégie commune, y compris Carcassonne. ● Nissan-lez-Ensérune : souhaite davantage d'informations sur le projet de gare nouvelle dite Nissan « village ». ● Bages : demande l'utilisation de la visualisation 3D dans sa commune. <p>OUVRAGES D'ART : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Narbonne et Grand Narbonne : veut que la transparence hydraulique soit respectée. ● Cuxac-d'Aude : Un viaduc sera-t-il implanté pour la traversée des basses plaines ? Les digues devraient toucher l'option de gauche et doivent figurer sur les tracés. ● Coursan : Sur la variante « Nissan-Périès », la ligne actuelle sert de barrage et n'a donc pas de transparence hydraulique en cas d'inondation. ● Bages : Le grand public reste sensible à la différence visuelle entre un pont et un tunnel. <p>MIXITÉ : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CG 11 : Attaché à une ligne mixte. Volonté de limiter le nombre de camions sur les routes, au bénéfice du rail. ● Narbonne et Grand Narbonne : Pour une Ligne nouvelle mixte de bout en bout car ne souhaite pas que le fret continue à passer par Narbonne. ● Montredon-des-Corbières : La ligne sera-t-elle mixte sur l'ensemble du parcours ? <p>VITICULTURE : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CG 11 : Il convient de travailler en lien avec les viticulteurs et les agriculteurs pour limiter les pertes foncières. ● Narbonne et Grand Narbonne : souhaite limiter l'arrachage des vignes de la plaine. ● Cuxac : Le tracé devra respecter le monde agricole et viticole. <p>COÛT : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CR LR : Souhaite aborder la question du coût, qui ne sera pas négligeable et doit être traitée rapidement. ● CG 11 : Le coût est à échelonner sur un voire deux siècles. ● Narbonne et Grand Narbonne : assumera le coût de la gare à condition de bénéficier des retombées. <p>ENJEUX TERRITORIAUX : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CG 11 : Il convient de travailler en lien avec les viticulteurs et les agriculteurs pour limiter les pertes foncières. ● Bages : La ZPPAUP de l'Allée de Java est en cours de révision. L'option en tunnel semble plus favorable d'un point de vue environnemental. <p>MESURES COMPENSATOIRES : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CG 11 : Le TGV[®] crée des nuisances acceptables si le territoire bénéficie de retombées. 	
Documents remis en séance	Bilan de la concertation en étape 1 - Tabloïd « La zone de passage de 1 000 mètres »	
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com . Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.	

4^E SÉANCE DE COMMISSION CONSULTATIVE
Séquence 4

Date et lieu	Mardi 7 février 2012 - Palais des Congrès, Béziers
Présidence	Monsieur le Sous-préfet de Béziers
Communes concernées	Bessan, Béziers, Castelnaud-de-Guers, Cers, Florensac, Mèze, Montagnac, Montblanc, Portiragnes, Pinet, Pomerols, Saint-Thibéry, Sauvian, Vendres, Villeneuve-lès-Béziers
Invités	Préfet, parlementaires, élus régionaux et départementaux, communautaires et communaux
Participation	28 participants sur 43 invités, soit 65 % • 21 remarques
Durée	2h15, de 10h à 12h15
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> Rappel des grandes étapes <ul style="list-style-type: none"> Décision ministérielle de fin d'étape 1 Processus et objectifs de l'étape 1 Présentation des variantes de tracé <ul style="list-style-type: none"> Méthodologie de construction des variantes de tracé Visualisation des variantes sur plan et en 3D

Sujets abordés par les participants	<p>VARIANTES DE TRACÉ : 7 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CABM : Les solutions ne peuvent se résumer à impacter Villeneuve-lès-Béziers ou construire une gare. La variante « directe » engendre trop de destructions d'habitations et trop de problèmes de relogement. CC La Domitienne : Le tracé de moindre enjeu environnemental traverse une zone construite (Via Europa), donc très onéreux. Le tracé « jumelage » (Nord A9) est plus intéressant car il traverse des espaces non bâtis. Le croisement de l'autoroute, dessus ou dessous, est un élément important. Bessan : Les tracés Sud couperaient Bessan en deux : impact sur zone industrielle et projets de développement. Le tracé « de moindre enjeu » convient mieux. Les tracés au Nord de l'autoroute ont un faible impact, mais pas le tracé Sud où la zone naturelle protégée, la ZAC en construction à l'ouest et la zone de la Capucière sont impactées. Seuls les tracés au nord de l'A9 intéressent la commune ; les autres, au sud, sont trop impactants. Florensac : Les tracés proposés ne morcellent pas la commune et passent au nord de l'A9, ce qui est intéressant. Montblanc : Le tracé initial est le plus opportun. Un tracé au sud sera rejeté. Montagnac : Toutes les infrastructures situées sous le faisceau sont-elles appelées à disparaître ? Pinet : Le tracé nord convient mieux : il préserve le captage et impacte moins la zone d'appellation. <p>PROJET D'INTÉRÊT GÉNÉRAL (PIG) : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CABM : Solution intermédiaire ; faire se rejoindre le tracé PIG et le tracé alternatif. CC La Domitienne : Les PLU prévoient le PIG depuis quinze ans. Il serait judicieux de le maintenir. Bessan : Il faut tenir compte du PIG car tous les projets d'urbanisme se sont basés dessus. Montblanc : La commune propose un compromis avec le tracé PIG qui causerait moins de dommage à Bessan. <p>PROTECTION ENVIRONNEMENT : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CABM : Le bois de Montblanc est à éviter. CC La Domitienne : Les problèmes hydrauliques et écologiques du sud et ouest biterrois sont rattachés à la séquence 3, et pas à la séquence 4. Bessan : La variante Sud traverse un bois classé et une ZNIEFF : cette zone naturelle est protégée. Sur le secteur de Naffrie et des carrières, le tracé de gauche ne convient pas. Florensac : Le tracé qui se situe entre l'autoroute et les bassins de stockage d'eau potable de Florensac et Pomerols conviendrait. <p>ZONES D'ACTIVITÉ (ZA) : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> Montblanc : Une ZAC de 32 ha est prévue sur le domaine de Castelfort. Sauvian : Le projet de ZAC Porte de Sauvian (30 ha) est situé en dehors de la zone de passage. Bessan : Zone de la Capucière impactée par les tracés sud. <p>INFORMATION / CONCERTATION : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CABM : La collectivité est dans une logique de complémentarité et non d'opposition avec les autres territoires. Bessan : souhaite disposer des plans. <p>GARE : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> CABM : Il est cohérent de positionner la gare nouvelle sur le tracé PIG, plus près de l'échangeur, en créant une jonction avec la voie existante (déviation de Cers).
-------------------------------------	---

Documents remis en séance	Bilan de la concertation en étape 1 Tabloïd « La zone de passage de 1 000 mètres »
---------------------------	---

Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.
--------------	--



4^E SÉANCE DE COMMISSION CONSULTATIVE
Séquence 5

Date et lieu	Lundi 6 février 2012 - Hôtel Mercure, Montpellier
Présidence	Madame la Sous-préfète en charge du littoral
Communes concernées	Balaruc-le-vieux, Bouzigues, Fabrègues, Gigean, Lattes, Loupian, Montpellier, Poussan, Saint-Jean-de-Védas, Villeneuve-les-Maguelone, Villeveyrac
Invités	Préfet, parlementaires, élus régionaux et départementaux, élus communautaires et communaux
Participation	17 participants sur 34 invités, soit 50 % • 24 remarques
Durée	2h35, de 10h à 12h35
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> Rappel des grandes étapes <ul style="list-style-type: none"> Décision ministérielle de fin d'étape 1 Processus et objectifs de l'étape 2 Présentation des variantes de tracé <ul style="list-style-type: none"> Méthodologie de construction des variantes de tracé Visualisation des variantes sur plan et en 3D

Sujets abordés par les participants	<p>VARIANTES DE TRACÉ : 5 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CR LR : Un tracé plus au sud impacterait l'étang de Thau. Gigean : Le seul tracé valable est celui qui passe au sud de l'A9. Il ne faut pas s'approcher de l'habitat. Fabrègues : Le tracé le moins pénalisant, accepté par la population est celui du PIG. Les autres tracés sont équivalents. Si la ligne passe derrière l'autoroute (au sud), il y aura moins de nuisances sonores. Si la ligne est encaissée, elle se verra moins derrière l'autoroute. Elle serait plus visible sur la plaine si elle s'inscrivait au nord. Balaruc-le-Vieux : Il faut coller la ligne à l'autoroute côté sud pour éviter les nuisances sonores et l'étang. Poussan : Les deux tracés créent des difficultés sur Poussan, à la sortie du massif de la Gardiole et au niveau de l'aire de repos de Loupian. Le PIG est le moins mauvais. Le second tracé empiète sur l'habitat de quatre communes : Sète, Gigean, Poussan et Balaruc-le-Vieux, il mettra les élus en difficulté, car il se rapproche de l'étang. <p>INSERTION DANS LE PAYSAGE : 5 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CR LR : Il convient de travailler sur une insertion préservant la beauté du paysage. CA Montpellier : Quel serait l'impact en hauteur au niveau de la ZA de la Lauze ? Balaruc-le-Vieux : le viaduc côté Gardiole ne sera pas neutre dans le paysage. Le paysage sera modifié et la présence d'un viaduc générera des propagations sonores. Poussan : Le projet initial prévoyait de créer un talus, qui inondait tout le secteur. Au-delà de l'impact visuel et du coût, le viaduc pressenti constitue une sécurité pour la population dans cette zone concernée par le PPRI. Il convient de rapprocher les infrastructures pour éviter les impacts paysagers. Balaruc-le-Vieux : Les élus soulignent la valeur environnementale de l'étang de Thau qui sera bientôt classé en Natura 2000. <p>ZONES D'ACTIVITÉ (ZA) : 5 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CR LR : souhaite que le tracé soit coordonné avec la mise en place de la zone logistique de Poussan. CG 34 : Quel est l'impact en hauteur au niveau de la ZA de la Lauze ? Gigean : Attention à la future zone d'activité de Bellevue, projet de 20 ha, porté par Thau Agglomération, destiné à héberger des PME. Il existe des projets d'extension au niveau de la zone d'activité. Lattes : Les terrains impactés à la Castelle sont-ils rachetés ou rasés ? À quelle hauteur s'élèverait la voie en remblai dans cette zone ? Poussan : La Région a demandé une entrée sur la zone. Rapprocher les projets serait intéressant. <p>ALTIMÉTRIE : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CG 34 : L'altitude de la ligne est importante. Quel est l'impact en hauteur au niveau de la ZA de la Lauze ? Lattes : À quelle altitude passerait la ligne au niveau du PRAE ? Balaruc-le-Vieux : Quelle sera la hauteur du viaduc au niveau de la Gardiole ? <p>AUTRES INFRASTRUCTURES : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CR LR : soutient la demande de l'agglomération de Montpellier d'une coordination afin de réduire l'impact lié à la réalisation des infrastructures (travaux relatifs au CNM, déplacement de l'autoroute). Lattes : Il faudrait que les jonctions avec le contournement Nîmes-Montpellier (CNM) soient signalées sur la présentation. Concernant le raccordement, il faudrait coller les deux ouvrages à des niveaux identiques, intéressant en termes d'économie et d'impact paysager et écologique. <p>INFORMATION / CONCERTATION : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> Préfecture LR : Une autre session de commissions consultatives est-elle prévue ? Balaruc-le-Vieux : Il conviendra d'expliquer les tracés et l'altimétrie aux populations. Les élus devront disposer d'informations afin de ne pas dire n'importe quoi. <p>COÛT : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> Poussan : Il convient d'essayer de concilier aspects financiers et humains. <p>MIXITÉ : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> CR LR : La Région tient au principe de mixité de la ligne sur tout le linéaire.
-------------------------------------	---

Documents remis en séance	Bilan de la concertation en étape 1 – Tabloïd « La zone de passage de 1 000 mètres »
---------------------------	--

Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.
--------------	--

5^E SÉANCE DE COMMISSION CONSULTATIVE
Séquences 1 et 2

Date et lieu	Lundi 2 juillet 2012 - Salle des fêtes, Opoul-Périllos
Présidence	Madame la Sous-préfète de Narbonne, M. le Secrétaire général de la préfecture des Pyrénées-Orientales
Communes concernées	Séquence 1 : Baixas, Baho, Espira-de-l'Agly, Le Soler, Opoul-Périllos, Perpignan, Peyrestortes, Rivesaltes, Saint-Estève, Salses-le-Château, Toulouges, Villeneuve-la-Rivière Séquence 2 : Caves, Fitou, La Palme, Leucate, Portel-des-Corbières, Roquefort-des-Corbières, Sigeon, Treilles
Invités	Préfet, parlementaires, élus régionaux et départementaux, communautaires et communaux
Participation	46 participants sur 65 invités, soit 70 % ● 26 remarques
Durée	2h50, de 10h10 à 13h
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> Rappel du calendrier Retour sur les ateliers : agriculture-viticulture n°4, hydraulique n°2, desserte du territoire n°3 Point sur la mixité Visualisation des variantes de tracé en 3D
Sujets abordés par les participants	<p>TRACÉ : 8 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> Sigeon : n'est pas impacté par les deux options qui passent de l'autre côté de l'A9. Claire : souhaite l'option Médiane mixte. Caves : L'option Médiane est évidente. Avec l'option Littoral, la commune sera « enclavée » entre l'A9, la nationale et la Ligne nouvelle. Fitou : Favorable à la ligne Médiane mixte. Peyrestortes : Contre le tracé « direct » qui se rapproche trop près des habitations. Rivesaltes : Les raccordements qui passent à l'ouest dans la ZAE n'ont pas été soumis au débat public. La Palme : découvre que le tracé Littoral passe au pied des maisons. Choisir l'option Médiane nécessite des solutions techniques qui sont réalistes. Treilles : La commune est favorable au tracé mixte. <p>TUNNELS / OUVRAGES D'ART : 7 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CG 66 : Le passage en tunnel dans l'option Littoral en mixité résoudrait les problèmes liés au dépôt Titanobel. PMCA : demande une estimation des longueurs de tunnels pour les options voyageurs et mixte. Opoul-Périllos : Si le dépôt doit être déplacé, il faut disposer d'un espace de 32 ha clôturés. Titanobel représente une centaine d'emplois. Treilles : demande où sera située l'entrée du tunnel pour éviter les impacts sur la commune. Roquefort-des-Corbières : Si l'option Médiane est retenue, la commune demande un tunnel entre la route et l'A9. Le Soler : souhaite que la ligne passe en tranchée couverte pour ne pas couper la commune en deux. Rappelle que le tracé traverse en totalité une zone habitée. Villeneuve-la-Rivière : découvre des remblais qui sont en contradiction avec la réglementation établie par l'État. <p>MIXITÉ : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> Député 66 : Favorable à la mixité. La zone Natura 2000 et la loi Littoral interdiront le passage de la Ligne nouvelle mixte sur l'option Littoral. Treilles : Abandonner la mixité serait une faute majeure. Il faut anticiper les besoins à 100,150 ans. Fitou : Le développement du fret est inéluctable et nécessite un doublet de ligne. Il faut prévoir la mixité totale avec des tunnels. <p>GARES NOUVELLES : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> Député 66 : Pour une gare nouvelle à Rivesaltes, d'accès facile et rapide bénéficiant de l'aéroport à proximité. CG 66 : Le CG 66 n'a pas délibéré sur une gare au centre-ville de Perpignan, ni sur une halte à Rivesaltes. Rivesaltes : tient à la réalisation d'une halte à Rivesaltes. <p>COÛT : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> PMCA : Les coûts inhérents à des infrastructures lourdes doivent être pris en compte. Fitou : Dans les comparatifs de coût global, il faut enlever les 6 km de tunnels de l'option Littoral, des 11 km de tunnel évalués. <p>SONDAGES : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> Député 66 : Les sondages sont-ils réalisés sur les 2 options, ou sur le tracé déjà choisi ? Baho : Pourquoi les sondages sont réalisés à 80 % sur le tracé le plus proche de la commune ? <p>CONCERTATION / INFORMATION : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> Salses-le-Château : Il faut étudier toutes les possibilités, au-delà des 2 qui sont présentées. Il faut élargir la concertation et écouter les élus.
Documents remis en séance	Brochure « Les gares, la mixité, les variantes de tracé »
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.

5^E SÉANCE DE COMMISSION CONSULTATIVE
Séquence 3

Date et lieu	Mercredi 4 juillet 2012 - Novotel, Narbonne
Présidence	Monsieur le Préfet de l'Aude, Madame la Sous-préfète de Narbonne
Communes concernées	Bages, Coursan, Cuxac, Lespignan, Marcorignan, Montredon-des-Corbières, Moussan, Narbonne, Névian, Nissan-lez-Ensérune, Peyriac-de-mer
Invités	Préfet, parlementaires, élus régionaux et départementaux, élus communautaires et communaux
Participation	34 participants sur 50 invités, soit 68 % ● 20 remarques
Durée	2h20, de 10h05 à 12h25
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> Rappel du calendrier Retour sur les ateliers : agriculture-viticulture n°4, hydraulique n°2, desserte du territoire n°3 Point sur la mixité Visualisation des variantes de tracé en 3D
Sujets abordés par les participants	<p>GARES NOUVELLES : 6 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CABM : soutient la double desserte à Béziers et à Narbonne. CA Carcassonne : s'associe au Grand Narbonne sur le projet de gare nouvelle à Narbonne. Grand Narbonne : regrette le manque de concertation avec les élus de Nissan et Béziers. Souhaite avec l'ensemble des autres collectivités de l'Aude une gare nouvelle à Narbonne. CC La Domitienne : regrette le manque de vision collective et que la Région n'ait pas joué un rôle d'animateur de ce projet. Il faut avoir une vision large. Nissan est la bonne implantation pour une gare nouvelle, y compris pour les raccordements vers Toulouse et Perpignan. Montredon-des-Corbières : approuve le site de la gare 1 qui préserve la qualité de vie du village. Cuxac-d'Aude : demande précision sur la distance entre le village et le site gare. <p>TRACÉ : 4 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> Grand Narbonne : La CA souhaite une ligne à grande vitesse. CC La Domitienne : Les deux nouvelles variantes de tracé impactent fortement les bâtiments de la ZA Via Europa. Respecter le PIG serait préférable. Montredon-des-Corbières : Le choix qui sera fait doit tenir en compte de la protection des habitants, du bruit, des accès nécessaires. Cuxac-d'Aude : RFF doit appuyer la demande de Cuxac de choisir le tracé le plus éloigné. Demande la solidarité de tous les élus, y compris en réduisant la vitesse ou en supprimant le fret. <p>MIXITÉ / FRET : 3 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> Coursan : Favorable à la mixité jusqu'à Narbonne car le trafic routier est dangereux. Moussan : Les raccordements sont-ils techniquement différents selon que la ligne est mixte ou pas ? Bages : Face à l'importance du trafic routier, il faut intégrer la mixité. <p>RACCORDEMENTS : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CC La Domitienne : Où passent les raccordements dans le choix d'une gare à Nissan ? Moussan : Des raccordements beaucoup plus longs sont nécessaires pour la gare 2. <p>NUISANCES SONORES : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> Coursan : revient sur les problèmes de circulation et demande à ce que le projet de gare n'augmente pas ces nuisances. Cuxac-d'Aude : Plus le train est rapide, plus il y aura de nuisances sonores dans la commune. <p>ASPECT FINANCIER : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> CC La Domitienne : L'aspect financier fera-t-il partie du dossier ministériel ? Selon le choix du site le différentiel financier sera grand. <p>INONDATIONS : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> Cuxac-d'Aude : La commune subit plusieurs types de contraintes (remblais, LC, digues...) et sera vigilante aux impacts liés à la LN. Il faut veiller à ce que les écoulements d'eau se fassent sans s'accumuler. Comment se font les calculs, quelle incidence aura la surcote annoncée ? La durée de la crue est à prendre en compte. <p>SONDAGES : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> Montredon-des-Corbières : Pour les viticulteurs, la réalisation de sondages constitue la 1^{ère} étape de réalisation des travaux de la LN.
Documents remis en séance	Bilan de la concertation en étape 1 - Tableau « La zone de passage de 1 000 mètres »
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.

5^E SÉANCE DE COMMISSION CONSULTATIVE
Séquences 4 et 5

Date et lieu	Mardi 26 juin 2012 - Le Taurus, Mèze
Présidence	Monsieur le Sous-préfet de Béziers
Communes concernées	Séquence 4 : Bessan, Béziers, Castelnaud-de-Guers, Cers, Florensac, Mèze, Montagnac, Montblanc, Portiragnes, Pinet, Pomerols, Saint-Thibéry, Sauvian, Vendres, Villeneuve-lès-Béziers Séquence 5 : Balaruc-le-Vieux, Bouziguès, Fabrègues, Gigean, Lattes, Loupian, Montpellier, Poussan, Saint-Jean-de-Védas, Villeneuve-les-Maguelone, Villeveyrac
Invités	Préfet, parlementaires, élus régionaux et départementaux, communautaires et communaux
Participation	36 participants sur 84 invités, soit 43 % ● 19 remarques
Durée	2h45, de 10h15 à 13h
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> Rappel du calendrier Retour sur les ateliers : agriculture-viticulture n°4, hydraulique n°2, desserte du territoire n°3 Point sur la mixité Visualisation des variantes de tracé en 3D
Sujets abordés par les participants	<p>VARIANTES DE TRACÉ : 8 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> Syndicat mixte du bassin de Thau : L'option la plus proche du PIG reste la meilleure. Balaruc-le-Vieux : s'inquiète de la variante qui se rapproche de l'étang, dans la zone Natura 2000. Loupian : préfère le tracé au Nord de l'A9 et un passage sous l'A9 pour réduire les problèmes de bruit, au droit de sa commune. Poussan : Aucun tracé ne convient. Le tracé Nord/PIG avec un viaduc est préférable. Ne souhaitent pas sacrifier l'écrin qu'est l'étang de Thau, avec toute l'activité et la vie qui y sont liées. Gigean : Le tracé Nord A9 ne convient pas car il traverse la future ZA de Belleve, et jouxte des logements. Il risque de tuer le village. Fabrègues : préfère le tracé du PIG qui longe l'A9, moins impactant pour la plaine agricole et la Gardiole. Bessan : préfère la variante Nord. Montblanc : La variante Sud impacte la commune, préfère le tracé du PIG, moins pénalisant. <p>PROJET URBAIN : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CABM : L'enquête publique de la ZA de la Capucière qui concerne 30 ha au sud de l'A9 vient d'être terminée. Bessan : Le tracé Sud impacterait l'éco-quartier St-Claude porté par la commune : 500 logements sont prévus. <p>VITICULTURE : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CG 34 : considère que les aspects agricoles sont minorés par rapport aux éléments naturels. Pinet : Quels sont les accords avec les syndicats viticoles, concernant l'AOP Picpoul-de-Pinet ? <p>EMPRISE : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> CG 34 : L'emprise de la ligne peut-elle varier en fonction de la hauteur de l'ouvrage ? Montagnac : Quelle sera l'emprise de la ligne nouvelle sur la commune ? <p>INSERTION PAYSAGE : 2 remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> Syndicat mixte du bassin de Thau : En charge du schéma de cohérence territoriale qui prévoit la mise en valeur de la mer et la prise en compte du poids économique de l'activité de l'étang ; ne comprend pas que des trains de fret puissent être autorisés à passer si proche de l'étang. Balaruc-le-Vieux : Un viaduc de 30 m en bordure de l'étang ne sera pas neutre et défigurerait le paysage. <p>CONCERTATION : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> Fabrègues : souhaite recevoir un document précis à la parcelle. <p>MIXITÉ : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> Gigean : Toutes les contraintes annoncées aux communes sont liées à la mixité. Ne faut-il pas revenir sur ce choix ? <p>ACCESSIBILITÉ : 1 remarque</p> <ul style="list-style-type: none"> Montagnac / CG 34 : souhaite que l'accessibilité aux gares nouvelles soit facile. Quelle sera la capacité de fréquentation de chaque gare ?
Documents remis en séance	Brochure « Les gares, la mixité, les variantes de tracé »
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com Le compte-rendu a été envoyé par courrier à l'ensemble des invités et des participants.

4.5. L'INFORMATION DE L'ENSEMBLE DES ACTEURS

Le Comité partenarial d'information (COPART) réunit l'ensemble des acteurs de la concertation. Son but est de présenter l'avancement des études et les décisions prises par le Comité de Pilotage (COPI) et de recueillir les remarques, questions et attentes des différents acteurs. 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 et présente les décisions prises par le COPI.

Le COPART n°2 a eu lieu le 4 juillet 2011 à Montpellier : 150 personnes ont participé à cette réunion qui marquait la fin de l'étape 1 et le lancement de l'étape 2.

Édouard Parant, chef de projet a présenté les conclusions de l'étape 1 ainsi que les objectifs de l'étape 2. Jean-Pierre Richer, le garant, a présenté son rapport d'étape 1.

Le COPART n°3 se tiendra le 19 novembre 2012. Il reviendra sur les décisions concernant la mixité de la ligne et l'implantation de gares nouvelles prises lors du COPI du 8 octobre 2012.



COPART n°2 : Édouard Parant, chef de projet a présenté le bilan de l'étape 1.



COPART n°2 : le garant a présenté son rapport d'étape 1.



150 personnes ont participé au COPART n°2.

COMITÉ PARTENARIAL D'INFORMATION N°2 (COPART)

Date et lieu	Jeudi 4 juillet 2011 à Montpellier - Mas de Saporta - Lattes
Invités	Ensemble des acteurs du projet
Participation	133 participants sur 460 invités soit 30 % • 19 remarques
Durée	2h, de 10h15 à 12h15
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> Compte-rendu de la concertation d'étape 1 par le garant Présentation de la Zone de Passage Préférentielle (ZPP) choisie par le COPIL n°2 Objectifs et programme de l'étape 2
Sujets abordés par les participants	<p>MIXITÉ : 9 remarques</p> <p>CA Montpellier : Pour la mixité de la ligne et sans phasage.</p> <p>Roquefort-des-Corbières : La mixité fait l'unanimité.</p> <p>Treilles : Favorable à une ligne mixte, l'économie du Languedoc-Roussillon en a besoin.</p> <p>Cuxac-d'Aude : Si la ligne doit passer aussi près des habitations à Cuxac du fait de la mixité, la commune de Cuxac souhaite une ligne uniquement voyageurs.</p> <p>FRENE 66 : Pourquoi la mixité est-elle remise en question ? Cette ligne n'a pas de raison d'être si elle n'est pas mixte.</p> <p>CGT : Le débat public avait validé la mixité de la ligne. La CGT souhaite connaître les résultats des études de trafic.</p> <p>Énergie TGV : insiste sur le corridor mixte plutôt qu'une ligne mixte. Il faut faire une ligne uniquement voyageurs et prévoir, pour le futur, un espace pour une ligne dédiée fret.</p> <p>Saint-Charles International : Important pour les entreprises de disposer de sillons ouverts. Le fret ferroviaire doit être une priorité.</p> <p>Fermed : enverra à RFF ses études de trafics fret ; elles indiquent que la ligne actuelle pourrait être saturée dès 2018.</p> <p>HYDRAULIQUE : 3 remarques</p> <p>Cuxac-d'Aude : demande à intégrer dans les études, la construction des digues de Cuxac.</p> <p>Florensac : Le passage au Sud de l'A9 impacte les puits de captage. La commune est contre.</p> <p>SPPEF : se pose la question du franchissement de la Mosson.</p> <p>TRACÉ : 3 remarques</p> <p>CA Montpellier : souhaite avoir rapidement sur la zone de La Lauze des configurations en 3D, car l'agglomération est bloquée sur la commercialisation de cet ensemble.</p> <p>Fitou : rappelle que l'option Littorale traverse une part importante de l'AOC Fitou et constitue un désastre pour la commune.</p> <p>Moussan : souhaite que le tracé passe le plus près possible du périmètre SEVESO.</p> <p>LIGNE CLASSIQUE / LIGNE NOUVELLE : 2 remarques</p> <p>FNAUT : La modernisation du réseau classique doit être mieux réalisée. Il faut prendre en compte l'option mixte avec la vitesse à 220 km/h.</p> <p>CGT : Le développement des trains régionaux doit aussi être pris en compte.</p> <p>CONCERTATION : 1 remarque</p> <p>Fitou : regrette que les comptes-rendus des COPIL de mai et juin ne soient pas en ligne sur le site Internet.</p> <p>COÛT / FINANCEMENT : 1 remarque</p> <p>FRENE 66 : La Commission européenne doit s'engager financièrement.</p>
Documents remis en séance	Le bilan de la concertation d'étape 1 - 5 fiches de présentation du projet.
Compte-rendu	Le compte-rendu et la présentation sont en ligne sur le site Internet du projet.



5. Les enseignements

LA RICHESSE DE LA CONCERTATION FOURNIT À RFF DE NOMBREUX ENSEIGNEMENTS.

Trois ans après la décision du débat public de poursuivre les études et la concertation et un an après la décision ministérielle du 14 novembre 2011 validant la Zone de Passage Préférentielle, Réseau Ferré de France tire ses enseignements de la première moitié de cette seconde étape des études préalables à l'enquête d'utilité publique. Ils concernent, dans cette phase intermédiaire, la desserte du territoire et la question de la mixité de la ligne. Le choix d'un tracé respectueux de l'homme et de l'environnement, clôturera cette étape 2.

5.1. LE DISPOSITIF DE CONCERTATION

5.1.1. LES RÉUNIONS DE CONCERTATION

Avec les enseignements de l'étape 1, Réseau Ferré de France bénéficiait d'une meilleure appréhension des sensibilités territoriales et a pu progresser dans l'écoute et le dialogue, afin de porter le projet le plus proche des besoins collectifs.

Les réunions organisées de juillet 2011 à juillet 2012, qu'elles aient pris la forme d'ateliers thématiques, de commissions consultatives ou de réunions publiques ont atteint leurs objectifs : apporter le plus possible d'information au grand public et aux différents acteurs, écouter les avis des experts, des associations, des élus et donner la parole à tous. Les comptes-rendus mis en ligne ont été jugés fidèles puisqu'une seule remarque a été transmise à RFF. Le débat a été soutenu, bien argumenté de l'avis des participants et quelquefois vif. Trois types de réunions se sont tenues de juillet 2011 à septembre 2012 :

■ **Les ateliers thématiques** : très suivis par les experts associatifs et institutionnels, ils ont donné lieu à des échanges argumentés avec l'équipe projet et ont été extrêmement utiles pour nourrir les études. Il serait pertinent de les poursuivre en 2013.

■ **Les commissions consultatives** : la participation à cette instance de concertation a été forte. Les élus invités étaient présents, le plus souvent motivés par des réponses à leurs inquiétudes sur les variantes de tracé, quelque soit le thème abordé. La présence régulière du représentant de l'État a constitué un élément modérateur, après la présentation des variantes en 3D. Le souhait des élus des Pyrénées-Orientales et de l'Aude de se regrouper lors des commissions consultatives suivantes, a été entendu par RFF et appliqué aux commissions consultatives de juin 2012, ce qui leur a permis d'échanger et de synthétiser ensemble leurs attentes sur ce secteur. Ces commissions ont permis par ailleurs à des élus d'aborder des thèmes qui n'étaient pas directement liés à la Ligne nouvelle, et qui ont pu trouver une réponse directement auprès de la direction régionale de RFF. Ces

instances consultatives permettent aux élus de discuter librement et d'échanger. Elles ont également permis de partager avec les élus des éléments de discours qu'ils ont transmis à leurs administrés. Elles sont à renouveler.

■ **Les réunions publiques** n'ont pas eu partout le succès escompté, malgré une communication appuyée, via la presse régionale et de l'affichage dans les communes. Sur la forme, le découpage des invitations par séquence n'a peut-être pas été suffisamment expliqué ou compris. Ce sont des réunions par communes ou regroupement de communes qui étaient attendues. Sur le fond, le discours du maître d'ouvrage a pourtant été compris et utilisé quand les maires ont organisé de leur côté des réunions publiques, très suivies elles, pour présenter les variantes de tracé et s'opposer aux dernières propositions de RFF. Les citoyens ont, par ailleurs, régulièrement salué au cours de la concertation en étape 2, la précision et l'exhaustivité des études, la disponibilité de l'équipe LNMP et sa très bonne connaissance du terrain. Le grand public a pu s'exprimer librement et faire part de ses inquiétudes au cours des 6 réunions de fin juin / début juillet. Les documents mis à disposition par RFF ont été utilisés par les associations pour illustrer leurs propres réunions.

Très complémentaires, ces réunions ont souffert du planning contraint lié à la période de réserve électorale : ainsi, les réunions publiques ont été organisées juste après les Commissions consultatives, fin juin et avant le Comité de pilotage prévu initialement le 13 juillet. De plus, les réunions publiques de fin juin / début juillet avaient l'objectif de présenter entre-autres les variantes de tracé, alors que ce COPIL devait statuer uniquement sur les gares et la mixité. Ce qui a donné le sentiment à certains élus, d'être bousculés et mis devant un fait accompli, face à leurs administrés, alors que le choix du tracé n'interviendra qu'en 2013.

5.1.2. LA COMMUNICATION POUR LE GRAND PUBLIC

Pour répondre à la question « Comment toucher le plus grand nombre d'acteurs à un coût raisonnable ? », RFF a choisi une stratégie de communication basée sur des outils et supports ciblés et sur les relations avec la presse, adossées à des temps forts.

Les supports de communication destinés au grand public ont été variés (cartes postales, expositions en mairies et en gares, cahier de libre expression, flyers avec QCM, brochure avec carte T, spot tv, internet...) et leur efficacité en rapport avec leur durée de présence.



Un achat d'espace dans la presse annonçait les 6 réunions publiques.

Le site internet s'est révélé un bon vecteur d'information, utilisé régulièrement par les riverains après chaque réunion, pour poser des questions (cf. analyse chiffrée en page 21). Les variantes de tracé mises en ligne ont été largement consultées et le grand public a pu poser de nombreuses questions, toutes ayant reçu des réponses personnalisées.

Les expositions en mairies fin 2011 puis en gares, calées après la période de réserve et avant les réunions publiques, ont, par contre, été trop brèves pour avoir un impact important : les flyers avec QCM distribués ont engendré 555 réponses sur 3 gares et une durée de 6 jours, ce qui reste modeste.

Le film en 3D a constitué un outil pédagogique essentiel pour la compréhension des variantes de tracé lors des réunions, tant pour les élus que pour le grand public. Victime de son succès, nombreuses ont été les demandes particulières en réunion, et le souhait de pouvoir disposer de l'outil sur le site du projet. Mais la puissance de calcul ne le permet pas. RFF a cependant fourni l'outil aux collectivités partenaires.

Relations avec la presse : le choix des relations avec la presse est toujours intéressant, car elles sont moins onéreuses que des « achats d'espace ». Mais elles demandent une régularité et un esprit de partenariat avec les journalistes. Entre les temps forts, tels la Décision Ministérielle de novembre 2011, les 2 visites de terrain et les 3 Comités de Pilotage, l'approche personnalisée aurait pu être plus intense, de manière à créer une demande d'information régulière sur le projet. Le relais des médias a été très actif pour défendre les intérêts locaux, nourri par le relais des correspondants et leurs relations avec les élus, mais moins réactif pour accompagner le projet d'une manière pédagogique.

Le plan médias de juin 2012 s'est concentré sur des supports généralistes grand public alors que des supports plus ciblés, selon les catégories professionnelles, auraient touché des lobbys potentiels sur lesquels s'appuyer. Une seule campagne d'information « publicitaire », sur les médias TV et internet a évoqué les bénéfices du projet, tout en annonçant les réunions publiques. Cet aspect pourra être amélioré en fin d'étape 2, sachant que maintenir l'intérêt du public et des financeurs, passe souvent par capter celui du grand public par l'intermédiaire des médias.

La pertinence du choix de ces outils reste entière car seule la complémentarité peut se révéler efficace in fine.

Tout au long du dispositif, le garant a veillé au bon déroulement de la concertation. Jean-Pierre Richer a assisté à la plupart des réunions de gouvernance et de concertation. Il a pu répondre aux courriers et courriels qui lui ont été adressés. Sa présence aux réunions de concertation a été appréciée, tant par le grand public que par les élus. Sa posture d'observateur neutre permet de cadrer et de rendre compte de la concertation menée. Son compte-rendu de l'étape 2 sera transmis au Ministre avec les dossiers « gares et mixité ».

5.2. LES THÉMATIQUES DE LA CONCERTATION

5.2.1. LES GARES NOUVELLES

L'un des enjeux de l'étape 2 était de choisir le schéma de desserte de la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, c'est à dire les secteurs d'implantation de la ou des gares nouvelles.

Toutes les hypothèses de gare pour desservir l'ensemble du territoire ont donc été étudiées et présentées. De Montpellier à Perpignan, trois possibilités de desserte ont été mises à l'étude :

- ▶ la desserte par les gares actuelles,
- ▶ une gare nouvelle : à Béziers-est ou à Narbonne-ouest ou à Nissan-lez-Ensérune,
- ▶ deux gares nouvelles : à Béziers-est et à Narbonne-ouest.

Pour chaque secteur, deux sites ont été étudiés, en concertation avec les collectivités locales, notamment pour élaborer leur projet de territoire.

- ▶ Pour Perpignan, et bien que les partenaires aient privilégié la gare-centre depuis le débat public, RFF a étudié la possibilité de créer **une gare nouvelle dans les Pyrénées-Orientales.**

Le travail partenarial

Les acteurs se sont largement mobilisés durant cette période de réflexion et de travail sur les gares. Trois sessions d'ateliers en novembre, regroupant tous les candidats, puis en mars et juin, avec chacun d'eux, ont permis d'aborder la définition d'une gare dans ses multiples dimensions et de

donner la parole à un large panel d'acteurs. Les nombreuses réunions bilatérales ont porté leurs fruits et permis à RFF d'affiner ses études, afin de présenter des dossiers cohérents avec les attentes du territoire.

L'implication des collectivités locales

Au cours de quatre ateliers thématiques tenus en novembre 2011 sur le site de La Domitienne, suivis par deux séries de trois ateliers sur les sites des villes concernées, les maires et présidents d'agglomérations ou de communauté de communes ont pu exposer leur projet de territoire et prendre connaissance des conditions indispensables liées à la création d'une gare nouvelle. Ils ont mobilisé leurs équipes et des bureaux d'études pour finaliser des projets urbains cohérents, justifiant la création d'une gare. Ce travail de fond en un temps réduit, guidé par RFF, a certainement crédibilisé les projets et permis la décision du COPIL n°6.

L'implication du grand public

Le grand public s'est faiblement mobilisé pour la création de gares nouvelles ; le sujet a été peu abordé dans les réunions publiques au profit de la question des variantes de tracé. Par contre, les administrés des communes et agglomérations porteuses d'un projet de gare nouvelle y étaient largement favorables.

L'alliance Béziers-Narbonne

Passant outre leurs premières réactions de « concurrents » les agglomérations de Béziers et de Narbonne ont pu converger vers un projet commun, sur la base des résultats des études du maître d'ouvrage. **Cette position commune a débouché sur une décision unanime du COPIL du 8 octobre 2012 et le choix de deux gares nouvelles.** Le projet de gare unique à Nissan-lez-Ensérune n'a pas été soutenu par les partenaires co-financeurs.



Atelier « Territoire et mobilité », Montpellier, septembre 2011.

5.2.2. LA MIXITÉ

Le second enjeu de l'étape 2 était de décider si la ligne nouvelle devait être entièrement ou partiellement mixte.

La majorité des acteurs du débat public, instances politiques, associations, syndicats et grand public, s'est prononcée en faveur d'une ligne à grande vitesse mixte. Mais les études de trafic et de capacité, effectuées jusqu'à l'horizon 2050, indiquent que pour faire circuler l'ensemble du trafic prévu (Grandes lignes, trains régionaux et fret) une mixité de la ligne n'est pas indispensable après Béziers. RFF a donné les éclairages nécessaires à ses partenaires sur l'utilité de la mixité jusqu'à Béziers et, au sud, dans la plaine du Roussillon, pour laquelle le transport de marchandises est un élément économique essentiel.



Dans l'ensemble des séquences, la mixité n'est évoquée qu'en tant que variable d'ajustement financier. En séquence 5, par exemple, les riverains, y compris les associations de défense de l'environnement, ont proposé de supprimer le transport de fret pour favoriser la traversée des reliefs de la Gardiole. En séquence 2, les associations et riverains demandent une mixité de la ligne pour des raisons de capacité, mais ils militent plus fermement pour un passage de la Zone de Passage Préférentielle Médiane, éloignant le tracé des habitations. Après l'étape 1, phase déclarative, au cours de laquelle les grands principes de préservation de l'environnement ont trouvé des défenseurs, les études de l'étape 2 ont précisé les coûts induits par la mixité sur certains tronçons, notamment sur les reliefs et mis en lumière les intérêts particuliers.

Le principe de réalité est venu resserrer le débat. La Décision Ministérielle n°1 confirmait le choix de la mixité sur les sections les plus circulées. Le COPIL n°6 a adopté une attitude ouverte, en annonçant que la mixité irait « le plus loin possible » après Béziers.

5.2.3. LE TRACÉ

La relance du projet en 2007 a conduit RFF à étudier plusieurs variantes de tracé. La Loi du 3 août 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, précise, dans son article 1 que « les procédures de décision [du maître d'ouvrage d'un projet] seront révisées pour privilégier les solutions respectueuses de l'environnement, en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable. » Il était donc obligatoire d'étudier plusieurs variantes à l'intérieur de la Zone de Passage Préférentielle, en prenant en compte des nouveaux paramètres : fret, nouveaux textes réglementaires, ... afin que les décideurs puissent choisir le meilleur tracé en toute connaissance de cause.

5 principes ont dirigé la recherche des variantes de tracé :

- ▶ Rester sur le tracé le plus proche du PIG, imaginé en 1995
- ▶ Tracer la variante la plus directe entre Montpellier et Perpignan
- ▶ Se jumeler avec les infrastructures existantes pour limiter le fractionnement du territoire
- ▶ Identifier la variante de moindre enjeu territorial
- ▶ Estimer la variante engendrant des investissements raisonnés.

Ces variantes ont été présentées aux élus concernés au cours des deux sessions de commissions consultatives de février 2012 et de juin-juillet 2012. Elles ont été présentées au grand public lors des 6 réunions publiques de juin-juillet, grâce à une présentation en 3D et sont visibles sur le site internet du projet.

Ces présentations ont conduit les riverains inquiets et/ou opposés aux tracés présentés, à se constituer en associations, regroupées en coordination régionale. RFF a répondu à leurs demandes d'explications en se rendant à deux reprises sur le terrain.

Il reste pour le maître d'ouvrage à analyser les variantes selon 3 dimensions : sociétale, environnementale et technico-financière. À ce stade, le tracé du PIG, connu de tous, est plébiscité dans toutes les séquences.

À l'heure actuelle, aucun choix de tracé n'a été proposé au Comité de pilotage. Le choix sera fait après la Décision ministérielle à venir sur la politique de desserte et la mixité de la ligne. Ce choix donnera lieu à une Décision ministérielle ultérieure.

6. Conclusion

LE PROJET SE PRÉCISE.

Après trois années de concertation, le projet se précise et les interlocuteurs de RFF ne sont plus ceux du débat public, volontaires et ambitieux, mais les riverains inquiets et déterminés.

L'équipe du projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan a été souvent félicitée pour le niveau de précision des études présentées au cours des réunions. Malgré quelques tensions, la concertation a nourri les études et apporté les éclairages nécessaires pour préserver la place de l'homme et de son environnement dans le projet. Les élus locaux ont apporté leur part au débat sur la desserte du territoire, avec une contribution très argumentée et un investissement important, conscients qu'une infrastructure de cette importance sera positive, voire indispensable, pour le développement local. La question du financement du projet sera, sans aucun doute, au cœur des ultimes décisions.

Réseau Ferré de France continuera dans les étapes à venir de concerter avec le grand public et les acteurs du projet.

Ce bilan sera rendu public et joint au dossier de l'enquête d'utilité publique. Il sera également disponible sur le site internet.



Le garant, M. J.P. Richer a participé à de nombreuses réunions de concertation.

Le compte-rendu du garant, Monsieur Jean-Pierre Richer, sur la concertation en étape 2, sera transmis à RFF, au Préfet de région et à la Commission nationale du débat public. Il sera également disponible dans son intégralité sur le site www.lalignenouvelle.com

- ▶ Le bilan final sera complété en fin d'étape 2.

ligne nouvelle Montpellier-Perpignan



CONTACT

Réseau Ferré de France
 185 rue Léon Blum, 34043 Montpellier cedex
 Tél. : 04 99 52 21 70 | Mél : contact@lalignenouvelle.com
www.lalignenouvelle.com



— PARIS — KØBENHAVN — CALAIS — DOVER — LONDON — MONTPELLIER — WARSZAWA — BRISBANE

BELGIQUE — UNITED KINGDOM — ČESKÁ REPUBLIKA — SVERIGE — DANMARK

OUVERTURE — INNOVATION — INTERCONNEXION — PARTENARIAT — ÉCO-RESPONSABILITÉ



6.2.2. Compte-rendu du garant

Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP)
Deuxième étape des études préalables à l'enquête publique
conduites par Réseau Ferré de France

Compte-rendu du garant de la concertation

Le 14 novembre 2011, à l'issue de la première phase des études de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, la ministre chargée des transports a souhaité que les résultats des études menées par Réseau Ferré de France et relatives d'une part à la mixité voyageurs/fret et, d'autre part, aux modalités de desserte des agglomérations fassent l'objet d'une décision ministérielle spécifique, en anticipation de celle qui validera ensuite l'ensemble de la seconde étape des études, y compris sur le tracé. Il était alors envisagé que ces premiers résultats lui soient transmis à l'automne 2012. Mais force est de constater le décalage du calendrier.

Le présent compte-rendu du garant de la concertation est destiné à accompagner le rapport qui sera adressé au Ministre par le Préfet de Région Languedoc-Roussillon pour présenter les résultats. Il a donc lui aussi un caractère intermédiaire. Préparé à l'automne 2012, après le Comité de Pilotage d'octobre, il a été mis à jour au printemps 2013, pour pouvoir être adressé à ses destinataires au moment où le Préfet de Région clôturera la consultation des acteurs. Il sera suivi d'un second compte-rendu à l'issue de la seconde phase des études, au moment de l'envoi du rapport permettant de choisir le tracé définitif.

Comme lors de la première phase, il a été établi de manière indépendante d'une part du bilan sur la concertation confié à RFF et, d'autre part, des consultations confiées au représentant du gouvernement. (Le bilan de RFF a toutefois été remis au garant, à la mi-novembre, afin que celui-ci puisse juger de sa conformité avec son propre compte-rendu et faire part en conclusion de son opinion à ce sujet).

Le garant invite les lecteurs de ce compte-rendu
qui auraient besoin d'informations complémentaires
à consulter le site de la ligne nouvelle :
www.lalignenouvelle.com

Sommaire

I. La concertation sur la LNMP est apparue d'autant plus nécessaire que, si le projet lui-même reste inchangé, son environnement a évolué par rapport à la première phase des études.

1. Le projet lui-même reste inchangé

- A. L'attente du projet demeure forte
- B. Les modalités de la concertation sont identiques
- C. Les études se poursuivent dans la continuité
 - . leur objet reste le même
 - . leur cadre financier est inchangé
 - . le coût de la concertation demeure

2. Mais son environnement a cependant évolué

- A. La décision ministérielle de l'automne 2011 a précisé l'objectif des études
- B. Les perspectives d'infrastructures ferroviaires de part et d'autre de la LNMP sont devenues plus précises
- C. La démarche de l'Etat quant aux projets ferroviaires nationaux a été réorientée
- D. Ces changements ont naturellement influencé la concertation

II. Pendant ces dix-sept derniers mois la concertation s'est déroulée selon un calendrier ralenti mais dans des formes inchangées, analysées ci-après

1. Certaines causes de ralentissement sont en effet intervenues

- A. Non pas le déroulement même des études
- B. Mais le calendrier électoral
- C. Et le calendrier de la gouvernance
- D. Le déroulement chronologique de la concertation en a subi le contrecoup

2. Mais les modalités même de la concertation sont restées identiques

- A. Le dialogue avec les acteurs a été soutenu
 - .a. les ateliers
 - .b. les commissions consultatives
 - .c. le dialogue quotidien
- B. L'information du grand public a été renforcée
 - .a. la publicité donnée à la Décision Ministérielle de l'automne 2011
 - .b. les documents d'information diffusés par RFF
 - .c. les expositions et la campagne d'information télévisée
 - .d. les informations données par la presse
 - .e. le site internet

C. Les réunions publiques, moment essentiel de la concertation, méritent un gros plan

III. Le jugement porté sur la concertation est positif, même si la démarche connaît des limites, et les suggestions sur son amélioration sont donc marginales

1. Les règles de la charte de concertation ont été respectées et ses objectifs atteints

- A . Le garant a pu accomplir sa mission
- B . Les engagements de la charte ont été tenus et ses principes honorés
- C . Les objectifs de la concertation ont été atteints

2. La concertation connaît naturellement des limites

- A . Elle ne peut être co-décision
- B . Elle reste locale alors que la décision sera nationale
- C . Elle demeure un travail de Pénélope
- D . Elle est concurrencée par d'autres démarches d'information moins neutres

3. Les suggestions d'amélioration restent marginales

- A . Les améliorations précédemment suggérées, en particulier pour les relations avec la presse, sont à confirmer
- B . Par ailleurs chaque mode de concertation pourra utilement faire l'objet d'une réflexion complémentaire

Conclusion

- A. Un jugement positif sur la deuxième phase de concertation
- B. La suite de la concertation

Annexe (Communication du garant au COPIL du 27/07/2012)

Compte-rendu du garant

I. La concertation sur la LNMP est apparue d'autant plus nécessaire que, si le projet lui-même reste inchangé, son environnement a évolué par rapport à la première phase des études.

1. Le projet lui-même reste inchangé.

A. L'attente du projet demeure forte.

L'ancienneté du projet, l'attente qu'il suscite, le succès du débat public qui a conduit à la décision de réalisation prise par RFF sont des données bien évidemment constantes.

On signalera à cet égard la rencontre, en janvier 2012, pour un cinquième sommet des Villes pour la Grande Vitesse. Une nouvelle fois, Barcelone, Béziers, Carcassonne, Figières, Gérone, Lérida, Montpellier, Narbonne, Nîmes, Perpignan, Tarragone et Toulouse ont réaffirmé que la construction du couloir ferroviaire dont la LNMP constitue un élément était essentielle et qu'un consensus existait bien entre les diverses villes et Régions. Nombreux sont ceux qui au cours de la concertation ont redit leur souhait d'entendre cette position manifestée avec force et unanimité au niveau national et européen.

L'état d'esprit des acteurs de la concertation n'a pas changé non plus, en début de cette deuxième période tout au moins, avec une quasi-unanimité de principe pour le projet mais, tout au moins en début de période, beaucoup de discordances sur la mixité, le tracé, l'implantation des gares. Si les points de vue des décideurs, sinon des acteurs, se sont progressivement et partiellement rapprochés au cours de la période, c'est sans doute en raison de la concertation qui a précédé les propositions soumises à la gouvernance.

Ces points, bien que très importants, ne seront donc pas repris dans le présent compte rendu, afin d'éviter les redites On peut se reporter, si l'on croit avoir besoin d'information à leur

propos aux pages 6 à 12 du premier compte rendu du garant, établi à l'issue de la première phase des études et publié sur le site internet du maître d'ouvrage, « www.lalignenouvelle.com ».

Pour résumer de manière très simple ce document, rappelons qu'il affirmait qu'on espère localement la construction de cette ligne nouvelle, qu'on y travaille depuis longtemps et que la concertation s'est déroulée jusqu'en 2012 de manière globalement satisfaisante.

.B. Les modalités de la concertation sont identiques.

L'expérience de la concertation localement acquise par RFF, l'organisation de l'équipe de projet, la mission du garant et la Charte de concertation sur laquelle il s'appuie n'ont pas connu de modifications. De la même manière, la structure de gouvernance prévue est restée inchangée.

Il convient toutefois de relever ici, à propos de l'organisation de la mission de projet et pour être complet, que l'équipe de mission constituée par le maître d'ouvrage a dû, en raison de l'avancement des études, être renforcée de trois membres, l'un chargé des études d'environnement, un autre des études techniques et le troisième de la programmation des études.

Les prestataires du maître d'ouvrage, qui jouent un rôle important auprès de lui mais n'apparaissent que de manière très discrète lors des rencontres de concertation, ont également partiellement été renouvelés, pour la communication en particulier. Mais ces quelques changements n'ont en rien transformé la mission de l'équipe de projet ou les formes de la concertation.

.C. Les études se poursuivent dans la continuité.

Le déroulement des études elles-mêmes s'est prolongé dans la continuité de la première phase. Il peut être utile d'en rappeler la nature et le cadre financier

a. Leur objet reste le même.

Pour l'essentiel et de manière très schématique, elles concernent naturellement :

.Les tracés envisageables

.L'environnement concerné, au sens le plus large (humain, naturel, économique)

.Les trafics prévisibles

.Et surtout les aspects techniques, de toute nature, à prendre en compte pour élaborer le projet.

Le déroulement de toutes ces études a suivi son rythme normal.

b. Leur cadre financier est inchangé.

Il est prévu par les organes de gouvernance et le maître d'ouvrage :

Le financement est assuré par l'Etat, la Région Languedoc-Roussillon, les conseils généraux de l'Aude et des Pyrénées-Orientales, les agglomérations de Montpellier, Hérault - Méditerranée, Béziers, Narbonne, Carcassonne, Perpignan et RFF.

Les besoins prévisionnels pour les études préalables à l'enquête publique sont de 42 M d'euros.

Les conventions entre financeurs ont permis de réunir 32,35 M d'euros.

Les tâches entamées en 2010/2011 ont nécessité l'engagement de 10,455 M d'euros

Les études complémentaires à engager en 2012 étaient estimées au printemps dernier à 14,12 M d'euros.

c. Le coût de la concertation demeure.

Il n'est pas inintéressant, à ce stade du rapport, de situer le coût de la concertation elle-même par rapport au coût global des études.

Etudes au total : 42 millions d'euros

Etudes des deux premières phases : 32,5 millions d'euros

Enveloppe concertation pour 2011/2012 : 1,025 millions d'euros soit environ 3%

Dont montant engagé au 01/07/2012 : 0,883 million d'euros.

Cette enveloppe destinée à la concertation comprend l'ensemble des dépenses de communication, d'édition et de diffusion des documents remis aux acteurs et au public, d'insertion d'informations dans la presse, de réalisation et de fonctionnement du site internet de la LNMP, de rémunération des sous-traitants pour l'organisation matérielle des rencontres de concertation, de modélisation en trois dimensions des informations cartographiques et techniques sur les différentes hypothèses de tracé (en effet le logiciel photographique conçu pour les études sert aussi à la concertation et est donc partiellement financé à ce titre sur l'enveloppe ad hoc).

Le garant laisse le lecteur juge de l'importance relative de ce coût spécifique de la concertation, compte tenu de la variété de ses formes et de l'importance qu'elle revêt dans le bon déroulement du projet.

2. Mais son environnement a cependant évolué.

.A. La décision ministérielle de l'automne 2011 a précisé l'objectif des études.

On a déjà évoqué plus haut le fait qu'en conclusion de la première phase d'études, la décision ministérielle (DM) est intervenue le 14 novembre 2011. Elle a précisé les objectifs que les études menées par RFF doivent permettre d'atteindre. Elle a donc, à l'évidence, fait évoluer le cadre de la concertation.

a. Elle a tout d'abord défini la zone de passage préférentielle de 500 à 1000 mètres (ZPP).

Sont retenues :

. l'option « Plaine du Roussillon » entre Toulouges et Salses-le-Château

. deux options pour la traversée des Corbières, l'option « médiane » si la section est réservée au trafic voyageurs, ou l'option « littorale » si la section est mixte voyageurs-fret.

. l'option « ouest » entre Peyriac-de-Mer et Vendres

. l'option « Nord A9 » entre Vendres et Loupian

. l'option « Plaine de Fabrègues » jusqu'à Montpellier

.b. La DM a également décidé que la seconde phase des études devrait permettre de préciser les modalités de desserte des agglomérations de l'itinéraire, en particulier de Béziers, Narbonne et Perpignan.

.c. Qu'elle devrait préciser les sections où la mixité paraîtra pertinente, le tracé devant permettre une circulation à 350km/h sur l'ensemble du parcours

.d. Qu'elle devrait approfondir les raccordements entre ligne nouvelle et ligne actuelle, la circulation du fret entre Le Soler et Rivesaltes et les voies d'évitement permettant la coexistence des trafics fret et voyageurs.

.e. Que RFF devrait veiller particulièrement à la qualité de la concertation et examiner les impacts dans le domaine de l'eau, du bruit, de l'activité viticole et de l'insertion paysagère des ouvrages d'art, tandis que les préfets devraient tirer les conséquences de la définition de la ZPP en matière d'urbanisme et d'acquisitions foncières.

Deux décisions ministérielles doivent donc intervenir avant le terme de cette seconde étape : la première sur la mixité et la desserte (et c'est ici qu'intervient le présent compte-rendu), la seconde sur le tracé définitif (sera alors présenté un nouveau compte-rendu de la concertation à venir).

Dès sa publication, cette décision ministérielle a été adressée par RFF à chaque acteur de la concertation avec une lettre personnelle et un document de communication (4 pages 29,7x42), pour bien marquer le début officiel de la seconde phase des études. La presse régionale lui a aussi donné un large écho. Son texte intégral figure sur le site internet de la ligne nouvelle.

.B. Les perspectives d'infrastructures ferroviaires de part et d'autre de la LNMP sont aussi devenues plus précises.

Il est maintenant établi que le tronçon Montpellier-Perpignan va se trouver encadré par des lignes à grande vitesse. S'agissant des tronçons ferroviaires proches de la LNMP, au nord, le contournement de Nîmes et Montpellier par une voie ferrée mixte a été définitivement arrêté, après la signature le 28 juin 2012 du contrat de partenariat entre RFF et Oc'via, avec une perspective de mise en service en 2016 ou 2017.

Par ailleurs, au sud, la LGV mixte Barcelone Perpignan pourrait être opérationnelle, d'après les autorités espagnoles, au printemps 2013, après la fin des chantiers à Barcelone et Gérone. Toutefois la date de fin avril n'est pas encore officiellement confirmée et un possible report pour raisons techniques peut encore intervenir. Cette liaison mettra Perpignan à 45 minutes de Barcelone alors que la ville chef-lieu des Pyrénées Orientales restera à 1 heure et demie de Montpellier. L'Espagne est qualifiée par certains organes de presse de reine européenne des trains rapides.

Reste à savoir si ces faits nouveaux pourront jouer en faveur de la réalisation rapide du chaînon manquant du réseau européen jusqu'à Séville.

.C. La démarche de l'Etat quant aux projets ferroviaires nationaux a été réorientée.

Il s'agit sans doute là du changement essentiel.

L'Etat s'est vu en effet contraint de considérer les projets de nouvelles lignes ferroviaires d'un œil nouveau. Les craintes quant au financement des projets du Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT) existaient sans doute déjà en début de période mais n'avaient pas été évoquées lors de la concertation de première phase. Il faut rappeler que le ministère de l'Ecologie en novembre 2011 avait inclus la LNMP dans son projet de SNIT au titre de la réalisation de 2000 KM de lignes ferroviaires nouvelles à grande vitesse d'ici à 2020.

Le précédent rapport du garant avait fait allusion à cette question puisqu'il relevait déjà, avec un certain étonnement (cf. page29) : « En revanche, la capacité à financer la LNMP au sein de l'ensemble du développement du réseau ferroviaire, selon le programme prévu par le Schéma National des Transports 2010, n'a pas, à la connaissance du garant, donné lieu à échanges lors des réunions de concertation ».

L'ambiance a évidemment changé après les déclarations du Secrétaire d'Etat au Budget en juin 2012, et lorsque le gouvernement a entrepris de hiérarchiser ces projets d'infrastructures, prévus pour un montant de 245 milliards d'euros sur 25 ans. Les commentateurs s'interrogent d'ailleurs sur la portée de cette mission. Se limitera-t-elle à suggérer une simple hiérarchisation ou ira-t-elle jusqu'à proposer un « élagage » ? Ces travaux devraient être achevés à la fin du premier semestre de cette année 2013 et il est difficile de prévoir comment ils pourront interférer avec le calendrier du projet LNMP, donc avec la concertation qui devra l'accompagner.

.D. Ces changements ont naturellement influencé la concertation.

Les évolutions évoquées ci-dessus ont d'ores et déjà entraîné certains changements dans la concertation durant cette seconde phase d'études.

En ce qui concerne les institutions concertantes (ateliers, commissions consultatives), leurs rencontres se sont évidemment déroulées dans le prolongement naturel de la première phase. Mais leur travail immédiat n'a plus concerné au principal le tracé.

Il s'est trouvé recentré d'abord sur les gares et la desserte, domaine de réflexion qui constituait un périmètre sans doute facile à cerner, mais porteur de concurrence et de rivalités.

Cette réflexion a ensuite concerné la mixité. Le sujet, en apparence moins conflictuel mais d'une grande incidence sur le coût des infrastructures et par voie de conséquence sur le tracé, ne pouvait être traité, comme d'ailleurs le précédent pour le choix des gares, sans les résultats des études et prévisions de trafic. Le calendrier, le contenu et la présentation de ces études de trafic par les bureaux qui en étaient chargés ont donc eu une grande importance pour la concertation. Mais c'est surtout l'analyse par le maître d'ouvrage de ces études très complexes, largement fondées sur l'utilisation de modèles, qui a été déterminante puisque ses conclusions ont guidé les présentations de RFF aux instances de concertation et de gouvernance.

Non moins importante a été l'analyse des études techniques et d'environnement. Elles ont conduit le maître d'ouvrage à des propositions nouvelles de tracés alternatifs, dont on verra plus loin l'importance à la fois sur le fond et sur l'ambiance de la concertation.

Au-delà de la desserte et de la mixité, la détermination des tracés s'est donc trouvée renvoyée à une phase ultérieure, même si la question n'a pas été totalement absente de la concertation, du fait de son imbrication étroite avec les deux sujets précédents. Or c'est ce point qui agite le plus les particuliers, surtout quand se rapproche la décision sur le tracé définitif. Le garant fera remarquer que, autant il est indispensable de bien échanger avec le public en la matière, de manière complète et transparente, autant il peut être aventureux pour le bon climat de la concertation de trop faire attendre les décisions en cette matière de tracé, en risquant d'exaspérer les attentes et les inquiétudes.

A titre d'exemple, il n'était pas surprenant qu'apparaissent d'entrée de seconde phase d'étude deux domaines de tension : la traversée des Corbières et aussi le sort des exploitations viticoles, dans un cadre sans doute compliqué par des luttes d'influence mais rendu encore plus sensible pour les exploitations du Languedoc par le déficit hydrique exceptionnel dont elles souffraient au printemps 2012. Les viticulteurs ne dissimulaient pas leur inquiétude car avec quatre mois sans pluie, la végétation n'avait pu sortir de terre. Un épisode de gel inhabituel avait au surplus aggravé cette situation exceptionnelle.

Telle était donc le panorama de la concertation au début de cette deuxième étape des études, à l'automne 2011 et dans les mois suivants. On va voir maintenant comment elle s'est déroulée et comment les relations entre acteurs en ont été modifiées.

II. Pendant ces dix-sept derniers mois, la concertation s'est déroulée selon un calendrier ralenti mais dans des formes inchangées, analysées ci-après.

1. Certaines causes de ralentissement sont en effet intervenues

Trois facteurs pouvaient influencer le calendrier de la concertation.

A. Non pas le déroulement même des études

En effet, ce déroulement a bien été maîtrisé par RFF. On a vu plus haut que le calendrier, s'agissant des études engagées, a pu être respecté et qu'en conséquence la concertation n'en a subi aucun retard.

Il n'en a pas été de même pour le calendrier électoral d'abord et pour celui de la gouvernance du projet ensuite.

B. Mais le calendrier électoral.

La France est entrée au printemps 2012 en période électorale. Les deux périodes de réserve, avant l'élection présidentielle et avant les élections législatives, ne pouvaient, nonobstant le respect du calendrier des études, qu'empêcher la tenue de commissions consultatives avec les élus et de réunions publiques. On verra plus loin que le maître d'ouvrage, pour ne pas retarder la concertation, a cherché au maximum à limiter les conséquences de cet impératif. Il semble néanmoins que la prudence ait été fondée, dans la mesure où certains parlaient par exemple, à la veille des échéances et en période dite « de réserve », de « gare de droite » ou de « gare de gauche », et où l'on aurait pu, dans ces conditions, se trouver loin de l'objectivité idéale des études de la LNMP...

Le changement du ministre chargé des transports et du préfet de région a en outre justifié le renvoi, du COPIL de mi-juillet à celui de l'automne 2012, de l'examen définitif des propositions à adresser au ministre. Ces contingences ont donc eu deux effets ralentisseurs successifs sur le rythme de la concertation.

C. Et le calendrier de la gouvernance.

Par gouvernance, il convient d'entendre à la fois les décisions nationales, c'est-à-dire les décisions du ministre chargé des transports, et les propositions arrêtées par la gouvernance locale, c'est-à-dire le Comité de Pilotage, après préparation par le comité Technique, sur la base des éléments fournis par le maître d'ouvrage. Ce dernier, porteur du projet et organisateur de la concertation, est très directement intéressé aux choix des organes de gouvernance, mais il n'est pas organe de décision. Ceci doit souvent être rappelé aux acteurs de la concertation, pas toujours conscients de cette mécanique institutionnelle, et qui ont tendance à considérer RFF comme instance décisionnelle, à la fois juge et partie dans la concertation.

Le calendrier a été d'abord fixé par la décision ministérielle de fin de première phase d'études puis par la gouvernance locale, dans son rôle de préparation des décisions ministérielles à venir.

. La décision ministérielle du 14 novembre 2011

Elle a constitué la feuille de route du maître d'ouvrage pour la suite des opérations. Elle a demandé que le résultat des études sur les deux seuls sujets de la mixité et de la desserte soit rendu au ministre à l'automne 2012, après consultation formelle de tous les acteurs par le préfet de région coordonnateur, et prévu qu'ils feraient l'objet d'une décision ministérielle spécifique,

Sur le contenu même de la décision ministérielle de fin de première phase, présenté plus haut, le garant n'a bien entendu aucun commentaire personnel à faire. Encore doit-il rendre compte, avec la réserve souhaitable, de ce qui a été relevé par certains acteurs. Dans un domaine sensible, celui de la traversée des Corbières, cette décision a réduit l'ouverture de la concertation.

Il est certes normal et indispensable que les questions de coût des différentes options soient abordées lors de la concertation sur un projet. Il est non moins nécessaire que le maître d'ouvrage les examine et présente des chiffrages correspondant à tous les choix possibles,

pour éclairer ensuite la décision. Or, pour la LNMP et s'agissant des Corbières, la première décision ministérielle a en fait éliminé une des options éventuelles, celle de la ligne médiane-mixte, compte tenu de son coût vraisemblable. En effet n'ont été retenues pour la poursuite des études que la ZPP littorale, dans l'hypothèse d'une mixité voyageurs-fret, et la ZPP médiane « dans l'hypothèse où cette section serait dédiée aux trafics de voyageurs ». Cette décision a été argumentée explicitement par le fait que si la mixité devait être retenue, son coût dans l'option médiane doublerait, passant de 705 M Euros à 1561 M Euros aux conditions économiques de janvier 2010, compte tenu des contraintes qu'impose la mixité en termes de pente et de rayons de courbure dans une zone de relief marqué.

La possibilité d'un choix a donc été remplacée par la seule détermination purement objective de la solution au vu des études de trafic et de leurs conséquences quant à la mixité. Il aurait été possible à l'inverse de laisser les études se poursuivre dans les mêmes conditions pour les deux hypothèses de tracés, y compris pour la détermination de leur coût, en conservant la symétrie des deux options de passage, jusqu'à la décision finale sur la mixité.

La tâche de concertation du maître d'ouvrage a sans doute été rendue plus difficile par la décision ministérielle. Il a bien fait, en tout cas aux yeux du garant, pour limiter la contestation, d'accepter de s'engager en Commission Consultative le 3 février 2012 à ce que RFF chiffre précisément le coût de réalisation d'un tunnel de 13 km, nécessaire pour réaliser un tracé mixte dans l'option médiane.

. Les contraintes de la gouvernance locale (déroulement des COPIL et COPART)

Le COPIL du 14 mars 2012 :

Il a permis d'arrêter les décisions concernant le financement des études. A partir de là il est devenu possible de s'attacher au fond du projet, c'est-à-dire de définir le degré de mixité de la ligne, de choisir les modalités de desserte et ultérieurement d'arrêter un tracé définitif.

Le COPIL du 27 Juillet 2012 :

Le changement de poste du préfet de région coordonnateur, pivot de la gouvernance du projet, a, comme on l'a vu ci-dessus, conduit à repousser, de la mi-juillet à la rentrée d'automne, le COPIL décisionnel sur la desserte et la mixité. Le Comité du 27 juillet a donc été réduit à un rôle d'information des instances de gouvernance et de dialogue entre elles, sur fond de manifestation (150 personnes environ) orchestrée par l'Association « Les Gardiens de la Gardiole ».

Avant sa réunion, les deux dossiers établis par RFF pour cette rencontre, respectivement sur la desserte et sur la mixité, avaient été communiqués au garant. Il ne s'agissait pas là à proprement parler de concertation mais de préparation de la décision des instances de gouvernance sur les propositions à faire au ministre. Néanmoins cette bonne information montre l'attention apportée par le maître d'ouvrage à bien éclairer le garant sur sa démarche. Le double souci d'une présentation technique exhaustive et d'une information intégrale des décideurs ne pouvait que conduire à des documents complexes. Cependant leur examen a permis au garant de donner son sentiment au maître d'ouvrage sur leur conformité à ce qu'il avait enregistré lors des rencontres de concertation. Il a pu aussi relever qu'à la demande de l'administration centrale de l'Etat ces dossiers ne comporteraient pas encore le coût des

investissements de la LNMP, celui-ci ne devant apparaître que lors du COPIL décisionnel reporté à l'automne. Il a également noté combien, lors de la préparation des COPIL, la coordination entre les différents niveaux de représentation de l'Etat était indispensable. Lors du COPIL même, le garant a été appelé à intervenir devant cette instance. Son propos est reproduit en annexe.

Dès ce COPIL de juillet le maître d'ouvrage avait préparé à l'intention du Préfet de région un CD Rom contenant les rapports d'étape et le compte-rendu de toutes les réunions de concertation, afin de faciliter ultérieurement la consultation des acteurs, dans l'espoir, déçu par la suite, que non seulement le COPIL serait décisionnel mais qu'au surplus il pourrait arrêter une position sur le tracé et permettre d'envoyer rapidement un dossier complet au ministre. Mais le COPIL de juillet n'a été conclusif en rien.

Le COPIL d'octobre 2012 :

La décision sur mixité et desserte a donc été renvoyée à un nouveau COPIL du 8 octobre 2012, préparé par une nouvelle rencontre technique. Y sont apparus d'abord le souci d'éviter un nouveau report préjudiciable au projet, mais cependant la nécessité de préciser le dossier des décideurs du COPIL sur plusieurs points. Par exemple, s'agissant de la mixité, de ne pas évaluer de manière trop optimiste les prévisions d'évolution du fret, ou, s'agissant de la desserte, d'éviter toute éventuelle contradiction non expliquée entre les conclusions du maître d'ouvrage et de l'opérateur historique, la SNCF, sur le choix des gares. Sur ce dernier point, entre ce COTECH et le COPIL décisionnel du 8 octobre, le maître d'ouvrage a expliqué avec précision aux décideurs l'origine des divergences de conclusions apparues entre les deux et démontré que, conformément à la décision ministérielle du 14 novembre 2011, il avait bien recherché avec la SNCF, la principale des « entreprises ferroviaires (actuellement) concernées » une « appréciation partagée des enjeux », s'agissant de « la capacité à constituer des arrêts attractifs pour les missions à grande vitesse ». (Il n'appartient pas au garant de rechercher si la SNCF, au-delà de l'élucidation des causes de ces divergences d'appréciation, aurait pu maintenir des conclusions différentes de celles de RFF).

Lors du COPIL du 8 octobre, accompagné comme le précédent de la manifestation pacifique d'une fédération des opposants à certains tronçons de tracés (le garant est allé discrètement saluer pour juger de leur état d'esprit, assez calme mais déterminé), les coûts des différentes hypothèses de desserte et de mixité ont pu être présentés par le maître d'ouvrage. Il a également expliqué comment il avait pu passer de 28 scénarios possible combinant implantation des gares et mixité aux 5 scénarios proposés au choix des cofinanceurs. Cette rencontre a bien été décisionnelle mais, comme on va le voir, le compte-rendu qui en a été rédigé a pu donner lieu, sur le thème de la mixité, à des interprétations diverses.

Les suites du COPIL d'octobre 2012 et le COPART de novembre:

Les décisions des cofinanceurs sur les choix à soumettre au ministre devaient être présentées à l'ensemble des acteurs à la mi-novembre lors d'un Comité Partenarial d'Information (COPART), selon la procédure prévue par la charte de la concertation, parallèlement à la préparation du dossier ministériel par le Préfet de Région.

Toutefois avant même ce COPART, la presse a très normalement rendu compte, d'après les informations en sa possession, de la position prise par le COPIL sur les deux points de l'ordre du jour, desserte et mixité.

Sur la desserte, c'est-à-dire le choix des gares nouvelles (Béziers, Narbonne, possibilité à terme dans le secteur de Perpignan) et sur l'un des aspects de la mixité, c'est-à-dire la réalisation d'une ligne mixte dans la Plaine du Roussillon avec raccordement au nord de Perpignan, les comptes rendus de presse ont été clairs et unanimes.

Mais sur le reste de la mixité qui, d'après le COPIL, devrait être prolongée le plus loin possible entre Montpellier et Perpignan, les commentaires ont évidemment été plus divergents puisque la décision s'est en fait trouvée renvoyée à l'arbitrage ministériel. On donnera ci-après une idée de leur diversité.

Certains médias, citant plusieurs membres du COPIL, ont évoqué la mixité jusqu'au-delà de Sète et le plus loin possible vers les Corbières, en particulier pour préserver le développement de la desserte TER. (L'association No pasaran a estimé quant à elle que rien n'était arrêté et que les options médiane et littorale demeuraient toujours d'actualité pour la traversée des Corbières).

D'autres ont affirmé que le COPIL avait en fait manifesté une claire volonté pour la plus grande mixité, jusqu'à Perpignan au lieu de Béziers, même si le coût est plus élevé.

D'autres on dit au contraire que dans les Pyrénées-Orientales la ligne n'accueillerait que des TGV et pas de trains de marchandises.

Certains ont expliqué que pour traverser les Corbières les circulations ferroviaires de marchandises devraient passer sur l'actuelle ligne classique du littoral, d'autres ajoutant que cette ligne classique serait alors déplacée.

Certains ont cru pouvoir préciser qu'il ne s'agirait pas d'un déplacement immédiat mais qu'une nouvelle ligne, le long de l'autoroute, pourrait se justifier dans trente ou quarante ans.

D'autres ont parlé d'un arbitrage budgétaire à rendre entre l'Est de Béziers ou Narbonne, certains précisant que la ligne était déjà saturée jusqu'à Sète.

D'autres ont affirmé qu'il était certain que la ligne serait mixte jusqu'à Sète et probablement jusqu'à Narbonne, d'autres pensant enfin que Nissan comme terme de la mixité serait une bonne solution.

Cette absence de choix clair et précis sur la mixité a donc ouvert la porte à toutes les interprétations. Et comme si le sujet de la mixité n'avait pas suffi à obscurcir les commentaires sur le COPIL, la presse a rendu compte d'autres déclarations sur l'éventualité d'une réduction de la vitesse de 350 à 220 km/h, perspective abordée en COPIL bien que ne correspondant pas aux orientations antérieures et au mandat de RFF pour les études, mais qui aurait pour effet hypothétique, selon les partisans de cette mesure, de faciliter le dessin des tracés et surtout de réduire les coûts.

La troisième question, celle des tracés, n'était pas encore arbitrée et restait donc ouverte. Mais certains, toujours d'après la presse, expliquaient que l'expression de la contestation sur certains tracés pouvait attendre l'enquête publique en 2015 et que par ailleurs la question du financement des travaux ne se poserait pas avant 2017-2018.

Le COPART du 19 novembre a été très suivi avec 200 participants.

Le garant a pu intervenir devant lui pour faire part de son jugement positif sur les formes de la concertation, claire et sincère et, sur le fond, de la lente progression vers la forme définitive

du projet et enfin de l'impatience et des inquiétudes enregistrées par lui quant à la mixité, au tracé et au financement du projet. On ne peut dire que cette rencontre partenariale ait apporté beaucoup d'éclaircissements à la suite du COPIL d'octobre. Ce n'était d'ailleurs pas son rôle.

Mais elle a permis

.d'informer chacun sur les propositions du COPIL et le contenu du dossier qui en principe aurait dû être soumis rapidement à consultation puis envoyé au ministre par le préfet de Région,

.de recueillir à nouveau les arguments des participants, qui se sont largement exprimés,

.d'entendre à nouveau le Président de la Région évoquer la mixité complète, la réduction de la vitesse et la recherche du moindre coût,

.d'enregistrer les réponses argumentées de RFF,

.de conclure, avec un minimum de consensus, sur l'unanimité pour la poursuite rapide du projet et la nécessité de le défendre en commun.

D. Le déroulement chronologique de la concertation en a subi le contrecoup.

La chronologie, imposée par les différentes contraintes qui viennent d'être rappelées, a donc été la suivante, concertation et gouvernance combinées, la seconde conditionnant le rythme de la première (les rencontres ou décisions de gouvernance sont en inscrites en caractères gras).

. Jusqu'à la décision ministérielle de novembre de 2011

Juillet 2011 :

4/7 : Comité Partenarial n°2

8/7 : Atelier Environnement n°3

Septembre 2011 :

28/9 : Atelier Aménagement du Territoire/Mobilité

Octobre 2011 :

13/10 : Atelier Fret n°2

14/10 : Atelier Agriculture/Viticulture/Foncier n°3

Novembre 2011 :

10/11 : Atelier gares/Desserte n°1 (projets urbains)

11/11 : Décision ministérielle concluant la première phase d'études

. Après la décision ministérielle de novembre 2011

14/11 : Atelier gares/Desserte n°1 (suite : projets de gares)

Janvier 2012 :

31/1 : Atelier Environnement n°4

Février 2012 :

Du 2 au 8/2 : Cinq Commissions Consultatives n°4

10/2 : Comité Technique n° 3

Mars 2012 :

Du 1^{er} au 5/3 : Trois Ateliers Gares/Desserte n°2

14/3 : COMITE DE PILOTAGE n°4

Avril 2012 :

25/4 : Comité Technique n°4

Mai 2012 :

15/5 : Atelier Agriculture/Viticulture/Foncier n°4

29/5 : Atelier Paysages n°2

30/5 : Comité Technique n°5

Juin 2012 :

5/6 : Atelier Hydraulique n°2

Du 18 au 20/6 : Trois Ateliers Gares/Desserte n°3

27/6 : Comité Technique n°6

Du 26/6 au 2/7 : Trois Commissions Consultatives n°5 (les séquences 1/2 et 4/5 étant regroupées)

Du 26/6 au 5/7 : Six Réunions Publiques n°2

27 Juillet 2012 :

COMITE DE PILOTAGE n°5

27 Septembre 2012 :

Comité Technique n°7

8 Octobre 2012 :

COMITE DE PILOTAGE n°6

19 Novembre 2012 :

Comité Partenarial d'information n°3

. Le projet depuis le 19 Novembre 2012 :

Le 17 décembre 2012, le Ministre des Affaires Européennes, (nommé Ministre du Budget fin mars 2013), a déclaré à Montpellier que les porteurs du projet de LNMP pouvaient « raisonnablement prétendre à une contribution européenne à hauteur de 30% du financement » (La Marseillaise du 18/12/2013) mais sans garantie sur cette participation européenne.

En Janvier 2013, le nouveau Préfet de Région a estimé que le projet était à peu près mûr mais que le financement devrait privilégier les projets bouclés et consensuels.

Courant février, le Président de la Région Languedoc-Roussillon, accompagné du vice-président chargé des transports, a rencontré le Président de la Commission Mobilité 21, chargée de la hiérarchisation des projets d'infrastructures ferroviaires.

Le 15 mars 2013, le Ministre des Transports s'est rendu à Montpellier, Bouzigues et Sète. Il a déclaré qu'il y aurait du sens à garder la grande vitesse et demandé au préfet de lancer la consultation des élus pour pouvoir trancher de la mixité, sans s'engager sur une réalisation à l'horizon 2020. Lors de cette visite, les élus du Languedoc-Roussillon ont surtout insisté sur la nécessité de solliciter vigoureusement un financement européen du tronçon à hauteur de 30%, sur l'indispensable réflexion quant à un partenariat public-privé et aussi sur le consensus qui semblerait enfin se dessiner toutes tendances confondues parmi eux.

Le 19 avril 2013 s'est tenu à Béziers le sommet des villes pour la Grande Vitesse, avec la participation de RFF.

La concertation institutionnelle prévue par la charte ne pouvait quant à elle que rester en suspens après le COPART de novembre 2012, en attendant la décision ministérielle. Cependant RFF, soucieux de ne pas perdre le contact avec les élus, a pris l'initiative de rencontrer à nouveau les maires concernés par la zone de passage préférentielle, poursuivant avec opiniâtreté une concertation informelle. A partir du 4 mars 2013, le maître d'ouvrage a rendu visite à 48 maires pour leur présenter l'état d'avancement des études et répondre aux interrogations ou inquiétudes de leurs territoires. Le compte-rendu de ces entretiens a été adressé au garant. Sous l'angle de la concertation, on ne peut qu'être satisfait de la volonté d'entretenir le dialogue manifestée par le maître d'ouvrage, malgré l'attente imposée au projet indépendamment de sa volonté.

Les élus ont été heureux de le voir « reprendre son bâton de pèlerin », lors de rencontres franches et souvent conviviales. Elles ont permis à RFF de poursuivre son travail pédagogique, auprès d'élus dont la connaissance du dossier était d'ailleurs assez variable. Le maître d'ouvrage a pu insister sur la consultation formelle lancée le 26 mars 2013 par le préfet de région et sur la nécessité d'un portage aussi unanime que possible du projet. Il a pu aussi recueillir des informations très utiles sur l'état d'esprit dans les différentes communes (en mars 2013, l'assemblée générale de l'association No Pasaran a confirmé par exemple son soutien d'une traversée des Corbières médiane, à grande vitesse, mixte, avec tunnel) et sur les projets locaux susceptibles de voir le jour en même temps que la ligne nouvelle et qui devront être coordonnés avec elle.

De manière générale les élus semblent avoir été un peu troublés par les résultats du COPIL et assez déçus par le COPART, ressenti comme une redite. Constatant une certaine confusion dans les prises de position, ils n'ont pas tous bien saisi l'attente en matière de mixité, ont mal compris la réapparition d'interrogations sur une possible réduction de la grande vitesse, et se sont peu sentis concernés par la décision claire sur les deux gares, (dans la mesure où RFF a visité des communes rurales non directement concernées par la question).

Les attentes portent en fait avant tout sur le choix du tracé, renvoyé à la phase ultérieure. En même temps, malgré l'impatience, nombre de maires ont paru soulagés à l'idée que, compte tenu des délais nécessaires pour le choix ministériel sur la mixité et les gares, la concertation publique sur le tracé ne pourrait intervenir qu'après les élections municipales de 2014. L'espoir est largement que le tracé du PIG puisse être suivi. Les autres principales préoccupations concernent des points très concrets comme la dépréciation des biens ou les nuisances sonores.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage, depuis novembre 2012, a pris certaines dispositions dans la perspective du projet. Par exemple, en décembre, RFF a acquis auprès de la SAFER un domaine viticole de 20 hectares sur la commune de Salses-le-Château, stock foncier qui pourra à l'avenir être utilisé pour reclasser des exploitants agricoles concernés par l'emprise de la ligne nouvelle.

En février 2013 également, RFF a signé avec la Fédération Régionale des Chasseurs une convention sur la définition des impacts cynégétiques de la LGV et les compensations possibles.

Et enfin, pendant toute cette période d'interruption de la concertation institutionnelle qui a suivi le COPART, RFF a entretenu le dialogue avec les associations, en profitant pour rencontrer celles qu'il ne connaissait pas encore comme l'association du Bassin de Thau ou Natura Loupian.

2. Mais les modalités même de la concertation sont restées identiques.

A. Le dialogue avec les acteurs a été soutenu.

On peut renvoyer aux pages 10 et 11 du compte rendu du garant pour la première étape, qui expliquaient le fonctionnement de chaque instrument et son rôle dans le dialogue de concertation. Mais il suffit de rappeler ici, pour faire court, qu'il s'agit du dialogue avec les spécialistes et experts dans les ateliers, du dialogue avec les élus dans les commissions consultatives et du dialogue quotidien assuré par le maître d'ouvrage.

a. les ateliers

De juillet 2011 à juillet 2012, sans lésiner comme on va le constater sur cette phase d'échanges avec les spécialistes, RFF a réuni non moins de 18 ateliers, en deux séries de rencontres, avec une assistance moyenne de 37 personnes. Etant donné le caractère très technique des débats, on ne fera pas ici le compte rendu de chacun. Mais il est possible de se reporter au site internet de la ligne nouvelle pour avoir une idée très précise de leur contenu qui a bien couvert, selon le garant, l'ensemble des aspects du projet.

Lors de la première série d'ateliers, jusqu'en novembre 2011.

.1. Un atelier environnement le 8 juillet 2011, à Montpellier avec 34 participants
Y a été présenté un atlas cartographique, avec la synthèse des enjeux qui résultaient des inventaires faune/flore/habitats

.2 et 3. Deux ateliers « aménagement du territoire » et « analyse des déplacements » le même jour, (à Montpellier, le 28/09/2011, avec 34 participants pour chacun), lors desquels RFF a présenté une synthèse du diagnostic stratégique sur les trois défis auxquels la région doit faire face, l'aménagement du territoire, l'accueil et le développement économique, de même qu'une synthèse du diagnostic « déplacements-voyageurs », grandes lignes et régionaux. En soumettant à l'examen ces documents d'études socio-économiques, le maître d'ouvrage a cherché à fournir à ses interlocuteurs tous les éléments pour un échange contradictoire approfondi.

.4. Un atelier projets urbains, à propos de la desserte par les gares (à Colombiers, le 10/11/2011, avec 24 participants),

.5. Un atelier mobilité et intermodalité (à Colombiers, le 14/11/2011, avec 32 participants)
Y a été examinée la question de « la gare vue par les acteurs socio-économiques »

.6. Un atelier fret, le 13 octobre 2011 à Perpignan, avec 56 participants

.7. Un atelier agriculture-viticulture-foncier, le 14 octobre 2011 à Narbonne, avec 11 participants

.8. Un atelier « stratégie foncière et développement », à propos des projets de gares nouvelles le 10 Novembre 2011, à Colombiers, avec 28 participants

Lors de la deuxième série d'ateliers, à partir de fin janvier 2012.

Ces ateliers ont d'abord concerné la desserte, c'est-à-dire les gares, pour 6 d'entre eux, dans la continuité de la réflexion entamée lors de la première série.

L'objectif a bien été de faire apparaître que le sujet n'était pas d'abord chacune des gares prises individuellement mais la desserte de la totalité du territoire central du Languedoc-Roussillon, et ceci dans trois hypothèses d'implantation de gares. L'essentiel n'était pas en effet la localisation mais la fonctionnalité globale qui devrait apparaître dans les propositions adressées au ministre. Ce message a cependant été parfois relégué au second plan par les aspects de pur développement local.

.9. Atelier Gare de Béziers, (le 1^{er} Mars, à Béziers, avec 51 participants)

.10. Atelier Gare de Narbonne, (le 2 Mars, avec 53 participants)

.11. Atelier Gare de Nissan, (le 5 Mars, avec 42 participants)

Pour ces ateliers, le maître d'ouvrage a poussé le souci de concertation jusqu'à préciser, dans les invitations, que ce seraient les présidents d'intercommunalité qui présenteraient les résultats des études sur les trois projets de gares nouvelles. C'est bien ce qui s'est passé, sans qu'il soit utile ici de rentrer dans le détail d'exposés puis de débats très riches.

.12. Atelier Gare de Béziers, le 18 Juin, avec 48 participants :

L'agglomération a d'entrée de jeu présenté un projet abouti, complémentaire éventuellement d'une autre gare nouvelle à Narbonne. Le débat a largement porté sur le coût du projet et la nécessité d'y inclure la déviation souhaitée de la ligne classique.

.13. Atelier Gare de Nissan, le 19 Juin, avec 52 participants :

Ce projet a été présenté comme le moins cher, au cœur à la fois du Narbonnais et du Biterrois, avec un plaidoyer pour le rapport qualité/prix.

.14. Atelier gare de Narbonne, le 20 Juin, avec 49 participants :

Il a été souligné que le projet était unanimement porté par l'Aude dans son ensemble, plus que comme un projet Narbonnais/Biterrois. L'Etat y est intervenu pour préconiser une prise de

position régionale commune et rapide, intégrant aussi la notion de coût acceptable, pour soutenir la concurrence au plan national.

Cette concertation sur les gares s'est accompagnée de la part des collectivités porteuses d'un gros effort d'information, prenant aussi parfois l'aspect d'une véritable campagne publicitaire, avec affiches montrant des personnalités locales médiatisées dans le domaine de l'économie ou du sport et supporteurs des projets.

.15. Atelier environnement le 31 Janvier 2012, à Montpellier, avec 39 participants

.16. Atelier paysages, le 29 mai 2012 à Montpellier, avec 12 participants extérieurs

.17. Atelier agriculture viticulture foncier le 15 Mai à Narbonne, avec 31 participants

.18. Atelier hydraulique, le 5 Juin 2012 à Narbonne, avec 9 participants extérieurs

Y ont été présentées les études sur la modélisation des principaux cours d'eau sur la zone de passage préférentielle

En fin du développement sur les ateliers, on doit souligner le sérieux et la qualité de la concertation technique qu'ils ont permis de mener. Le nombre des rencontres avec les experts, leur variété, la précision des ordres du jour, la qualité des présentations et des documents introduits en séance pour guider les discussions, ainsi que le nombre des participants (plus de 600 personnes au total, encore que certaines aient bien entendu participé à plusieurs ateliers) témoignent de beaucoup de professionnalisme. Le maître d'ouvrage a dû faire preuve, même si les participants se connaissaient souvent déjà et avaient une connaissance approfondie des sujets abordés, de méthode et de pédagogie pour organiser les échanges, en raison de leur niveau de technicité. Les comptes rendus mis en ligne très rapidement pour élargir le débat autant qu'il est possible semblent bien, pour conclure sur ce point, démontrer l'utilité de ces échanges, leur transparence et souvent leur convivialité,

b. les commissions consultatives

Etant donné leur importance, leur caractère moins technique et l'intensité des échanges avec les élus, le présent compte rendu développe un peu plus cette partie. Les commissions consultatives sont en effet aux yeux du garant un moment essentiel de la concertation, exercice moins spectaculaire et médiatisé mais plus fréquemment répété que celui des réunions publiques, et capital en raison du respect dû au suffrage universel et de la place que les élus de terrain doivent se voir réserver dans la concertation puisqu'ils font bénéficier le maître d'ouvrage de leur expérience et doivent naturellement donner un avis éclairé sur les présentations à soumettre au COPIL.

Leur rythme :

Bien que soutenu, il a malgré tout ralenti par rapport à la phase d'études précédente. On a pu compter huit Commissions en 2012, réparties en deux séries, l'une début février et la seconde à la fin du premier semestre. C'est un bon rythme mais, lors de la première phase des études, RFF n'avait pas réuni moins de trois séries de CC en moins de six mois, en septembre et novembre 2010 puis janvier 2011.

Après une telle fréquence un ralentissement des consultations était prévisible.

Il fallait en effet attendre, pour pouvoir soumettre aux commissions des éléments substantiels, que les instances de gouvernance approuvent les propositions de ZPP, puis que le dossier soit transmis au niveau ministériel après consultation formelle des acteurs par le préfet de région, et qu'enfin intervienne la décision ministérielle (ce qui a été le cas, rappelons-le, à la mi-

novembre). Alors seulement a pu se tenir la première série de Commissions. Après cela, avant de tenir la seconde, il a fallu attendre, bien entendu, que des résultats d'études nouvelles permettent de nourrir le dialogue avec les élus. Ensuite sont intervenues les deux périodes électorales, présidentielle puis législative, du printemps 2012.

Cependant la cinquième série de Commissions Consultatives (la seconde de la période) a commencé fin juin, moins de dix jours après le second tour des élections législatives. On ne peut donc que souligner, malgré le caractère inévitable de ce ralentissement, la rapidité avec laquelle le maître d'ouvrage a entendu y remédier en reprenant au plus vite le dialogue avec les élus.

La quatrième série de commissions consultatives, en février 2012 :

Elle a comporté cinq rencontres, soit une par tronçon géographique d'environ 30 km. Elles ont réuni entre 19 et 30 personnes, pour une moyenne de 24 personnes, la concertation étant donc autant suivie que celle de la première période. Les comptes rendus, rédigés de manière objective (il n'y a pas eu à la connaissance du garant de demande de correctifs) ont aussitôt été publiés et mis en ligne.

Il s'agissait surtout, pour le maître d'ouvrage, de présenter aux élus des variantes de tracé au sein de la ZPP de 200 à 1500m, variantes tenant compte du milieu humain (et notamment des projets d'urbanisme), du milieu physique, du patrimoine (dont les paysages), du milieu naturel, puis de recueillir leur sentiment. A cet état des lieux des territoires traversés, s'ajoutaient, comme facteurs déterminants de tracé, les objectifs fonctionnels des services à assurer par la ligne et les contraintes ferroviaires techniques à assumer. L'objectif était d'aboutir finalement à la proposition d'une bande de 100 à 200 m de large, on imagine aisément que le débat pouvait prendre un tour aigu. Mais il a été bien cadré grâce à la présentation complète et transparente des tracés.

D'abord par des cartes (sans doute un peu trop compliquées par souci d'exhaustivité, car présentant sur le même fond le tracé PIG, le tracé « direct » le plus court et enfin le tracé envisagé à ce stade des études). Puis par une présentation en 3D, qui s'est révélée d'excellente qualité, très visuelle et parlante, permettant d'examiner le tracé sous tous les angles et à toutes les altitudes, avec toutes les conséquences sur l'environnement. La précision de cette présentation ne pouvait qu'apparaître comme un gage de la volonté de bonne concertation du maître d'ouvrage. Certains ont regretté que, pour des raisons techniques, elle ne puisse trouver place sur le site internet de la ligne nouvelle.

Il s'agissait enfin d'exposer aux élus la suite du calendrier, comportant la présentation au COPIL de juillet de propositions sur le degré de mixité de la ligne nouvelle et sur les gares, en vue théoriquement d'une décision ministérielle à l'automne 2012 sur ces deux points, et de leur expliquer que les propositions formelles sur le tracé interviendraient ultérieurement. A chaque occasion il a été rappelé que le ministre avait souhaité dans sa décision de novembre 2011 que RFF poursuive la concertation et même l'amplifie car l'approche de plus en plus précise des études risquait naturellement d'accroître les inquiétudes. Dans l'attente, les élus ont été rassurés à chaque occasion par le fait qu'en matière de stratégie foncière les préfets allaient prendre des arrêtés permettant de prendre en considération la ZPP dans l'examen de tout nouveau projet d'urbanisme.

Le maître d'ouvrage a insisté sur la nécessité de lui remettre les 55 registres distribués dans les communes pour recueillir les réactions des élus et des habitants. Il a rappelé à chaque réunion qu'il serait également utile d'esquisser le plus rapidement possible le financement du projet, soulignant que cette démarche serait un argument fort en faveur du projet lors de la deuxième décision ministérielle et de la mise à l'enquête publique

Pour cette quatrième série de rencontres, chaque Commission a naturellement toujours mis l'accent sur ses principales préoccupations, spécifiques à chaque tronçon. Elles sont succinctement présentées ci-après, du sud au nord.

Pour celle de Perpignan (le 02/02/2012) :

. Les conséquences, pour les communes du nord des Pyrénées-Orientales, de l'option qui sera retenue pour la traversée des Corbières, Littorale ou médiane. Les élus ont du mal à admettre que la zone de passage médiane ne puisse être utilisée pour un tracé mixte et le maître d'ouvrage a été conduit à souligner le coût d'un tracé à travers les Corbières acceptant le trafic de fret.

. L'intérêt de conserver le tracé PIG

. L'inconvénient d'un tracé médian réservé à la seule vitesse et conduisant donc la totalité du fret sur la ligne actuelle.

. Les nuisances du trafic ferroviaire au niveau du passage à niveau de Salses-le-Château (à souligner le fait que la commune de Salses-le-Château n'étant pas conviée à la Commission du lendemain, bien que concernée par la traversée des Corbières, le maître d'ouvrage aussitôt corrigé le tir, négligeant le côté formel des invitations au bénéfice de la réalité et de l'efficacité de la concertation, ce qui a été apprécié).

. L'implantation d'une gare ou d'une halte à Rivesaltes

. Le franchissement de la Basse et de la Tet, et la traversée des communes du Soler et de Baho

Pour celle de La Palme (le 03/02/2012) :

S'agissant de la Commission des Corbières, seul tronçon pour lequel la décision ministérielle a maintenu deux tracés alternatifs, l'ambiance, tout en restant sereine, ne pouvait qu'être un peu plus tendue. D'autant que la décision ministérielle (cf. plus haut) a réduit la symétrie de l'alternative, l'option médiane ne pouvant accueillir qu'une ligne voyageurs, tandis que l'option littorale serait également apte au fret. Autrement dit, s'il s'avère que la ligne doit être mixte, elle sera obligatoirement littorale.

Le paradoxe est que, pour cette séquence en principe ouverte à une plus grande concertation, puisque comportant deux options de tracé, la concertation est en fait apparue plus tôt refermée à l'avance, ce qui a été imputé à des raisons financières.

La Commission a donc été précédée d'une manifestation, au demeurant pacifique, d'élus locaux et représentants viticoles d'environ 200 personnes, favorables à la mixité mais opposées à l'option littorale et donc soutenant un tracé médian mixte.

La Commission elle-même a surtout été consacrée à ce débat. Le maître d'ouvrage a dû expliquer, à propos des tunnels de l'option médiane, que « plus nous creusons, plus le projet devient gouffre financier, et moins il verra le jour ». Il serait nécessaire en effet de construire 13 km de tunnels dans l'option médiane contre 6 à 9 km dans l'option littorale, où les pentes sont trois fois plus faibles.

En réponse en particulier au collectif des quatre communes de Salses-le-Château, Fitou, La Palme et Caves, le chef de la mission LNMP a assuré que RFF chiffrerait tout de même précisément le coût de réalisation d'un tunnel de 13 km, car c'est la seule solution pour réaliser un tracé mixte dans l'option médiane, mais en craignant que le différentiel soit supérieur aux 200 millions d'euros annoncés lors de la première étape. Il a confirmé que les

avis locaux seraient tous portés au bilan de la concertation et que ceux-ci soulignaient que le delta financier serait largement amorti sur la durée d'utilisation de la ligne nouvelle.

Ont également été examinés :

.comme lors de la réunion précédente, le passage à niveau de Salses-le-Château, pour lequel le maître d'ouvrage a annoncé une réunion spéciale, (démarche également appréciée sous l'angle de la concertation, même si le problème ne relève pas d'abord de la réalisation de la ligne nouvelle)

.les projets de zones d'activité des communes

.les préoccupations des viticulteurs, exprimées en particulier avec une certaine véhémence par la voix d'un président de cave coopérative, non invité mais admis à cette Commission dans un esprit d'ouverture, et ne cachant pas que la négociation serait selon lui difficile ; le maître d'ouvrage travaille selon lui sur les perspectives de relocalisation d'un potentiel viticole productif touché par les infrastructures, alors que la profession, affirmant que la déprise viticole n'est pas certaine, souhaite que ce potentiel soit apprécié « avec une projection de 50 à 100 ans et non dans sa situation actuelle, fruit de 50 ans de dépression ».

Pour celle de Narbonne (le 08/02/2012):

Elle a été dominée par les sujets suivants :

L'arrivée de la LNMP sur Narbonne en provenance du Sud

La desserte du Narbonnais et de l'Est audois, par la gare actuelle, par une gare nouvelle ou par une gare commune avec le Biterrois, à propos de laquelle il a été redit que le choix serait opéré par le ministre mais qu'il était indispensable de lui présenter différentes options étayées, plus spécialement examinées lors d'ateliers spécifiques

Les différents sites de gares nouvelles possibles à Narbonne (avec leurs conséquences sur le tracé, au sud et au nord) comme à Nissan-lez-Enserune

La traversée des basses plaines de l'Aude, pour la quelle il a été répété sans surprise que l'Etat n'accepterait aucune infrastructure aggravant le risque d'inondation

La connexion avec les lignes classique et nouvelle vers Carcassonne et Toulouse

Le financement du projet qui sollicitera les capacités de tous les partenaires pour que l'Etat puisse donner suite à un projet crédible.

Pour celle de Béziers (le 07/02/2012) :

Le maître d'ouvrage a demandé des précisions sur le projet urbain de Béziers et sur la limite où, pour les responsables locaux, le projet de Gare pouvait être décalé vers l'est. Il a souhaité savoir si la variante d'origine quant à l'implantation de la gare était totalement irrecevable, en raison de ses impacts sur le bâti, ce que les représentants de l'agglomération ont confirmé, ne pouvant accepter de détruire autant de maisons.

La présentation des variantes en 3D, permettant d'accéder à une autre vision des projets, a été tout spécialement appréciée lors de cette Commission. On a pu constater en effet qu'elle pousse à la réflexion, aux échanges objectifs, voire aux compromis.

Pour celle de Montpellier (le 06/02/2012):

Le tracé à hauteur de la Gardiole fut un des principaux points commentés. Il semble qu'une majorité d'élus soit favorable à un passage au Sud de l'Autoroute.

M.Gayssot, vice-président du Conseil Régional a rappelé que la Région tenait au principe de mixité et à la conformité aux conclusions du débat public.

Il a demandé et obtenu du maître d'ouvrage confirmation de la mixité de la ligne sur ce tronçon, en raison du nombre de trains appelés à y circuler.

Le passage en aérien aux deux sorties est et ouest de la Gardiole et ses conséquences sur l'environnement paysager et urbain ont donné lieu à interrogations

La Région a rappelé son souhait de coordination du tracé avec la réalisation de la zone logistique de Poussan

La traversée des zones de captage hydraulique, celle de la Mosson, le jumelage de la ligne avec le contournement de Montpellier et le déplacement de l'autoroute ont aussi été abordés. Enfin il a été précisé, ce qui est valable pour tous les tronçons, que les études de trafic seraient disponibles pour la cinquième série de réunions de juin ce qui permettrait de préciser les sections mixtes, les ouvrages et les options de tracés.

Lors de cette première série de commissions consultatives de seconde phase, le dialogue fut donc dense et riche. Le compte-rendu ne peut reprendre que l'essentiel mais la spontanéité des questions, la transparence et la précision des réponses, la clarté des prises de position ont permis au garant de conclure à un déroulement de la concertation conforme aux règles de la charte, d'autant que les comptes rendus « sincères » des différentes commissions consultatives ont été publiés rapidement. Promesse a été faite d'étudier toutes les questions et d'apporter des réponses, en même temps que des chiffrages.

Ce qui ne veut pas dire, bien au contraire, que ne sont pas apparus des points durs, par exemple la traversée des Corbières et les revendications des viticulteurs, qui donneront naturellement lieu à des échanges sans concessions dans la suite de la concertation.

La cinquième série de commissions consultatives, fin juin début juillet 2012 :

Pour cette nouvelle série, de fin juin et début juillet, les rencontres ont été réduites de cinq à trois. En effet, le maître d'ouvrage a jugé utile et possible de regrouper d'une part les tronçons 4 et 5, de Toulouges à Peyriac-de-Mer, (afin de recouvrir en une seule fois toute la zone des Corbières, où deux options de passage ont été conservées) et d'autre part les tronçons 1 et 2, de Vendres à Montpellier. Ce regroupement correspondait d'ailleurs à un souhait exprimé par les élus.

Cependant le nombre des participants s'est élevé à 118 soit pratiquement le même que pour les cinq commissions de la série précédente. L'assiduité des élus s'est donc maintenue. Lors de ces commissions, les registres 21x27 remis lors des commissions de février pour recueillir les observations communales ont été rendus au maître d'ouvrage. Selon les situations locales et aussi sans doute le degré d'initiative des élus, les registres retournés se sont révélés soit vides soit très remplis avec nombreuses signatures. Ils ont pu être exploités par l'équipe chargée de la concertation.

A chaque commission, les présentations suivantes ont été faites :

- . rappel du calendrier du projet,
- . retour sur les ateliers,
- . impact de la mixité sur les variantes de tracé
- . visualisation en 3D des variantes de tracé. Ce moment de la présentation a naturellement entraîné beaucoup de demandes de précisions et de zooms sur des lieux précis, auxquels le maître d'ouvrage s'est volontiers prêté, avec une grande efficacité.

Pour cette cinquième série de CC, les spécificités de chaque tronçon ont bien entendu été évoquées et l'on n'y reviendra pas de façon aussi détaillée que pour la série précédente

Pour celle d'Opoul-Perillos (le 02/07/2012) :

Elle a été agrémentée par la présence d'un « comité d'accueil » à la fois bon enfant mais bien ferme dans son opposition, regroupant une quarantaine de personnes sous une grande

banderole « No pasaran ». Les pancartes d'accompagnement reprenaient des thèmes économiques (par exemple, « vivre de nos vignes ») ou environnementaux (par exemple, « voir la mer, pas les caténaires ») de tous les opposants à l'option de tracé empruntant la plaine littorale.

Les thèmes abordés, outre ce sujet fondamental, ont été :

Une gare ou une halte sur la ligne nouvelle à Rivesaltes

L'opposition du Soler à une tranchée non couverte

La nécessité à Baho d'un tracé éloigné de l'agglomération et d'un retour au tracé du PIG

Le fait que la solution médiane-mixte, écartée en novembre 2011 par la décision ministérielle pourrait reprendre de l'actualité.

La longueur de tunnel dans les différentes hypothèses de tracés

Le coût des différentes hypothèses de tracé

La nécessité de protéger et d'entretenir la ligne actuelle

Pour celle de Narbonne (le 04/07/2012) :

Elle s'est déroulée en présence du nouveau Préfet de l'Aude, M.Freysselinard.

Les thèmes abordés ont été :

la réalisation des sondages sur les terrains agricoles

l'hydraulique dans les basses plaines de l'Aude

l'implantation des gares et « l'union sacrée » pour une gare audoise

Pour celle de Mèze(le 26/06/2012) :

Les thèmes abordés ont été :

Les exigences techniques générées par la mixité

Le port de Sète et l'arrière-pays de Poussan

Une opposition assez générale à la variante nord de l'A9 dans la traversée du massif de la Gardiole et des questions sur les raisons pour lesquelles cette variante imprévue était apparue

La nécessité de protéger le Bassin de Thau

L'insuffisante prise en compte des impacts viticoles

Le garant croit devoir souligner en conclusion de ce développement sur les commissions consultatives que leur préparation « personnalisée », comme d'ailleurs celle des réunions publiques, a nécessité un investissement important de la part du maître d'ouvrage (power points adaptés à chaque circonstance et non standard ; schémas éclairants de circulation des trains ; croquis simples d'explication des profils en long ; schémas animés de l'écoulement des eaux en cas d'inondation ; passages instantanés, à la seule demande des interlocuteurs, d'une variante de tracé à l'autre, pour permettre les comparaisons, sur cartes comme en 3D ; zooms instantanés sur une maison individuelle aussitôt reconnaissable en 3D et sous tous les angles par son propriétaire ...).

Toutes ces performances de présentation, si évidentes et aisées qu'elles peuvent apparaître comme normales et simples pour les élus et les usagers, ont cependant demandé un travail préparatoire important au maître d'ouvrage, qu'il faut porter au crédit de sa volonté de concertation.

Pour la majorité des commissions consultatives, la présence d'un représentant de l'Etat, préfet, sous-préfet, ou Directeur de Préfecture a permis de bien ordonner les débats.

c. le dialogue quotidien

Par la concertation quotidienne et les nombreuses rencontres bilatérales à la demande que cela entraîne pour le maître d'ouvrage (par exemple la mission LNMP a fait une présentation spéciale au Conseil Economique, Social et Environnemental Régional sur la desserte et la mixité), par les réponses à toutes les questions reçues par écrit ou par d'autres voies, RFF a joué son rôle d'information bien au-delà des seules rencontres institutionnelles prévues par la charte de concertation. Le maître d'ouvrage n'a pas non plus évité le contact avec les opposants à certains aspects du projet ; bien au contraire il l'a souvent recherché, dans un souci de clarification des positions réciproques.

On peut en donner comme exemple la rencontre, après échange de correspondance, avec les élus des quatre communes des Corbières littorales. Les rencontres avec l'association No Pasaran (trois rencontres, à la Direction Régionale, à la Préfecture des Pyrénées-Orientales, lors d'une visite de terrain), avec les Gardiens de La Gardiole ou encore avec l'association des habitants de Baho et Peyrestortes en sont d'autres illustrations.

Pour éclairer cette démarche citons le compte-rendu établi par cette dernière association, qui mentionne : « Nous avons pu échanger nos idées dans une ambiance cordiale durant près de trois heures. Toutefois, il ressort de cet entretien l'importance de ne pas baisser la garde... ». Cette rédaction est importante aux yeux du garant car elle montre que, dans cette concertation informelle et sans contrôle de sa part, le maître d'ouvrage a su aussi convaincre de sa sincérité et de sa volonté d'information, sans concession à la facilité.

Le dialogue s'est poursuivi de la même manière avec le monde agri-viticole et spécialement les groupements de viticulteurs. Il a d'ailleurs conduit à une convention de partenariat entre RFF, les Chambres d'agriculture et les Fédérations départementales des Syndicats d'Exploitant Agricoles en vue de la réalisation des opérations foncières et à un Protocole pour régler la pénétration sur les parcelles privées en vue des sondages de sols.

Il a encore concerné la Fédération Régionale des Chasseurs, qui souhaiterait aborder les compensations par rapport aux conséquences de LGV sur son activité.

Au total, rien qu'entre juin 2011 et octobre 2012, on peut recenser près de 90 rencontres bilatérales avec les catégories suivantes d'interlocuteurs : élus, services administratifs de l'Etat ou des collectivités locales, établissements publics divers, associations et particuliers. Et on a vu plus haut qu'en mars 2013 RFF avait aussi repris d'initiative un contact très consommateur de temps avec les élus communaux.

B. L'information du grand public a été renforcée.

Le grand public est associé à la concertation à travers les rapports que peuvent lui faire les principaux acteurs-relais (élus, associations, organismes professionnels, dont le rôle est évoqué par ailleurs), les documents que diffuse directement RFF, les informations données par les médias, le site internet consacré à la ligne par le maître d'ouvrage et bien entendu les réunions publiques.

a. La publicité donnée à la Décision Ministérielle de l'automne 2011.

Il faut noter d'abord, à nouveau, un gros effort de RFF au début de la nouvelle phase pour mobiliser l'intérêt et surtout faire connaître du grand public la décision ministérielle du 14 novembre 2011 sur la ZPP.

Elle a donné lieu à :

- .une conférence de presse, avec le Préfet et le Président de Région, en décembre 2011, accompagnée de la remise d'un conséquent dossier,
- .un document de synthèse tiré à 3000 exemplaires et intitulé « La zone de passage de 1000mètres, validée par décision ministérielle, 5 bonnes raisons de se mobiliser... »,
- .le dépôt en boîtes à lettres de 90000 invitations à prendre connaissance de la carte de la ZPP, exposée dans les 52 communes concernées et accompagnée d'un registre communal d'expression (42 registres ont été retournés à RFF et exploités, accompagnés de six pétitions).

b. Les documents d'information diffusés par RFF.

Le maître d'ouvrage a édité

- . 2700 exemplaires d'un document 3 volets et 6 pages, très bon résumé de l'état de la concertation, présentant les trois enjeux de la mixité, de la desserte et du tracé, destiné à être diffusé dans les ateliers, les réunions publiques et les expositions,
- . ainsi qu'un document « dix questions/réponses »
- . et qu'un journal tabloïd en 3000 exemplaires, sur le thème « Un projet utile à tous, des étapes à franchir ensemble »

c. Les expositions et la campagne d'information télévisée.

A cheval sur juin et juillet 2012 une exposition sur la LNMP a été présentée dans les gares de Béziers, Narbonne et Agde, sur le sujet spécifique des gares, avec panneaux explicatifs, présence d'hôtes, mise à disposition de questionnaires pour recueillir l'avis du public. Sa durée a sans doute été trop courte mais les retours ont fait apparaître un intérêt prédominant pour l'amélioration des conditions actuelles de desserte et circulation comme pour la création de gares nouvelles.

La campagne d'information télévisée a consisté en 20 spots de 20 secondes, diffusés sur France 3 fin juin début juillet pour rappeler l'intérêt du projet de LNMP et annoncer les réunions publiques.

d. Les informations données par la presse.

Le garant avait suggéré dans son rapport de première phase un effort sur ce point.

RFF en a tenu compte et cet aspect est développé dans la troisième partie du compte-rendu, ci-après.

e. le site internet www.lalignenouvelle.com

La relance du site internet a été recherchée dans cette seconde phase d'études, avec diffusion de 50000 cartes postales dans les 4 villes principales, destinées à le faire connaître.

Outre des informations générales, sous une forme attrayante et facile à consulter, sur le projet et le déroulement de la gouvernance comme de la concertation (notamment par l'introduction d'une vingtaine de courtes vidéos mises en ligne et présentant les différents thèmes du projet, développement économique, agriculture, environnement, gares, concertation...), le site a le grand intérêt de fournir le compte-rendu de toutes les réunions ainsi que les documents qui y ont été présentés par le maître d'ouvrage.

Cette exhaustivité et la rapidité de mise en ligne, gages incontestables de transparence, constituent un point essentiel aux yeux du garant et l'assurance que l'information est accessible à chacun, acteurs comme grand public. Le site est interactif et permet de poser des questions.

L'accès à la cartographie de la zone de passage préférentielle et des différentes hypothèses de tracés qui la parcourent permet aussi de répondre aux premières interrogations du public même si elle n'offre pas la même précision que la présentation en 3 dimensions projetée lors des réunions avec les élus ou le public.

Cet effort a été couronné de succès puisque le site a connu près de 50000 visites depuis sa relance.

Si l'on peut-on regretter qu'aucune Newsletter ne soit sortie après l'unique exemplaire de juillet 2010, il faut bien constater que de nouvelles éditions auraient sans doute fait double emploi avec les documents d'information diffusés par ailleurs et avec la consultation toujours possible du site internet de la LNMP.

Le garant constate donc, avant même d'évoquer les réunions publiques, que RFF a accompli de gros efforts pour aller au devant des citoyens, par tous les moyens,

C. Les réunions publiques, moment essentiel de la concertation, méritent un gros plan.

Six réunions publiques, autre temps forts de la concertation, naturellement encore plus symboliques et médiatisées que les commissions consultatives, se sont tenues entre le 26 juin et le 5 juillet, immédiatement après les commissions consultatives mais sans télescopage. Elles ne pouvaient avoir lieu plus tôt compte tenu du calendrier électoral et de celui des commissions consultatives, comme on l'a vu plus haut. Par ailleurs le calendrier normal des études ne pouvait non plus permettre de tenir de réunions au début de l'année, faute d'éléments tangibles à présenter au public avant la fin du printemps.

Elles ont été annoncées par affiches, dépliants, expositions et spots TV, et bien entendu par insertion dans la presse. Une conférence de presse de RFF a eu lieu la semaine précédant les réunions publiques, les journalistes jouant un rôle de prescripteurs pour la participation du grand public.

Rien n'a donc été négligé pour la favoriser. On considérera donc que là encore maître d'ouvrage a fait diligence dans leur organisation, bien que plus d'un an se soit, par la force des choses, écoulé entre les réunions publiques du printemps 2011 et celles du printemps 2012.

En 2012, il a choisi d'en répartir la tenue, entre d'une part les deux grandes villes où se posait la question d'implantation de gares nouvelles, c'est-à-dire Béziers (le 26 juin, environ 120 personnes) et Narbonne (le 4 juillet, environ 70 personnes), ainsi qu'à Nissan-les-Enserune (le 5 juillet, environ 150 personnes) pour la même raison de possible gare nouvelle, et d'autre part des communes situées dans des secteurs où le tracé pouvait présenter des difficultés de choix entre variantes, Gigean (le 27 juin, environ 250 personnes), La Palme (le 2 juillet, environ 300 personnes) et Peyrestortes (le 3 juillet, environ 55 personnes). Ce faisant le maître d'ouvrage n'a donc pas recherché la facilité mais au contraire l'efficacité de la concertation. Cependant la participation a davantage été fonction des interrogations sur le tracé, concernant la population en général, éventuellement touchée à brève échéance dans ses biens et son mode de vie, que sur le choix des gares, intéressant davantage les élus porteurs de plans d'aménagement pour l'avenir et déjà informés lors des Commissions consultatives.

La fréquentation moyenne a été d'environ 140 personnes, avec une durée moyenne de 3 heures et environ 25 intervenants, la parole étant très largement celle des citoyens moyens, sans avoir été accaparée par les associations ou les élus.

Il faut ici consacrer une parenthèse à un phénomène doublant la concertation officielle. En parallèle à ces réunions publiques de concertation, les opposants à certains tracés, dans des zones précises donnant lieu à contestation (Gardiole, Corbières, tronçon au nord de Perpignan, dans le secteur Baho-Peyrestortes) se sont en effet réunis en associations, plus ou moins locales ou fédérées, et ont organisé de leur côté, durant l'été et l'automne de 2012, des réunions publiques hors la présence du maître d'ouvrage. Ils ont pu, légitimement, y présenter leur position mais de manière unilatérale et sans risque de confrontation de leurs informations ou arguments avec ceux de RFF. (Dans son annonce des réunions publiques organisées par les opposants, la presse a d'ailleurs entretenu involontairement une certaine confusion entre ces rencontres « unilatérales » et les réunions « contradictoires » de concertation organisées par le maître d'ouvrage).

La presse en a rendu compte, soulignant notamment qu'y sont apparus deux thèmes très peu ou pas du tout entendus en réunions publiques officielles de concertation.

Le premier est celui d'une opposition totale au projet de ligne nouvelle, dans son principe même. On doit noter qu'il a été très honnêtement contrebattu par les organisateurs de ces réunions qui, levant toute ambiguïté, ont bien souligné qu'eux-mêmes n'étaient opposés qu'à un tracé donné et non au principe de la LNMP (pour la Gardiole).

Le second thème nouveau a été celui d'une demande de révision de la décision ministérielle de novembre 2011 sur deux points : d'abord diminuer la vitesse atteignable de 350 km/h, et ceci pour permettre des rayons de courbure plus petits, faciliter certains tracés et en conséquence réduire les coûts ; ensuite permettre d'inclure dans les études menées par RFF l'option médiane avec mixité (et tunnels) dans la traversée des Corbières, écartée on le rappelle par la décision ministérielle.

Le garant, à la différence du maître d'ouvrage, n'a pas eu de contact direct avec les associations, en dehors de quelques dialogues d'ailleurs cordiaux lors des réunions publiques ou des manifestations organisées en accompagnement de commissions consultatives ou réunions de gouvernance. Mais il a entendu l'expression de leurs points de vue dans toutes les rencontres de concertation et en a, en permanence, recueilli les échos dans la presse très régulièrement transmise par le maître d'ouvrage. Il a pu apprécier la variété des thèmes qu'elles défendaient, dans des domaines très divers, la réduction des temps de déplacements, la mixité ou l'environnement, et avec des positions parfois opposées, notamment quant à l'utilité de la très grande vitesse. Il a souvent entendu le leitmotiv de la protection du cadre et du mode de vie : « Volem viure a ... coma es ! ». Il porte un jugement globalement positif, sous quelques réserves présentées par ailleurs, sur la manière dont ces témoignages de vitalité associative ont été exprimés lors de la concertation, de manière directe mais correcte.

Comme lors de la phase précédente des études (voir le compte rendu du garant, page 28, 4^{ème} § et suivants), le public s'est réparti, en termes très simplificateurs, entre trois catégories :

- . passif et neutre,
- . attentif et questionnant,
- . agressif et inquiet.

Sans doute la proportion de la troisième catégorie s'est-elle révélée un peu plus importante que lors de la phase précédente, mais sans que le déroulement d'aucune réunion ait été perturbé, d'autant que plusieurs réunions se sont tenues en ville, un peu plus loin du terrain.

Le choix de ce lieu de réunion se justifiait d'ailleurs par le fait que cette phase d'études devait se conclure par un rapport au ministre sur les gares et la mixité, et non sur les tracés.

On évoquera ci-après chaque réunion publique par ordre chronologique, et quelques-uns des sujets abordés. Ils ne constituent bien entendu qu'un écho des thèmes abordés lors des commissions consultatives, vus cette fois sous l'angle des habitants et non des élus, et faisant donc moins de place aux préoccupations collectives de développement et d'urbanisme :

Pour celle de Béziers (le 26/06/2012) :

Les prévisions de trafic et le nombre d'arrêts de trains.

Le coût des différentes hypothèses d'aménagement et de desserte.

Les incertitudes quant à la préférence pour la grande vitesse.

Le coût de la mixité mais également son intérêt.

Les conséquences pour les habitations existantes, spécialement à Villeneuve-les-Béziers..

L'intérêt de la desserte par les gares centres,

L'interconnexion avec la ligne classique.

Pour celle de Gigean (le 27/06/2012) :

L'apparition d'un nouveau tracé possible (nord de l'A9), qualifié de manière assez inopportune par RFF de « moindre enjeu territorial » mais suscitant beaucoup d'oppositions, et les raisons de cette novation.

La protection des étangs et de la conchyliculture.

L'utilité d'une ligne mixte dans la traversée de la Gardiole et son coût.

Les difficultés de traversée de la Mosson.

La protection contre le bruit ferroviaire.

Pour celle de La Palme (le 02/07/2012) :

Le souhait de connaître la différence de coût entre lignes mixtes littorale et médiane.

La réduction ou la compensation des nuisances paysagères ou acoustiques

Les indemnités compensatoires et acquisitions des propriétés

L'opposition nettement réaffirmée au tracé littoral et préférence marquée pour le tracé médian

Le débat sur l'avenir du fret ferroviaire

La problématique du dépôt d'explosifs Titanobel à Opoul Périllos

Pour celle de Peyrestortes (le 03/07/2012) :

Les comparaisons financières entre options médiane et littorale

Les incertitudes sur l'évolution du trafic fret

L'influence du réchauffement climatique sur la ligne classique et exigence de LNMP mixte

L'utilité pour l'avenir d'une halte à Rivesaltes

Les protections acoustiques

Les oppositions à certaines variantes de tracés (Baho, Peyrestortes)

La préférence pour le tracé de 1995 ou le tracé ouest

Pour celle de Narbonne (le 04/07/2012) :

Peu de public directement concerné par les tracés litigieux (Corbières, plaines de l'Aude), sans doute parce que la réunion s'est tenue en ville.

Donc une rencontre moins passionnée mais cependant fort intéressante.

L'avis des opérateurs ferroviaires sur les arrêts prévus dans les différentes hypothèses de gares

Les protections acoustiques

La prise en charge des préjudices

L'interconnexion avec la liaison Toulouse Narbonne

Les nuisances, la transparence hydraulique et les sondages

Les modalités de financement.

Pour celle de Nissan (le 05/07/2012) :

Présentation du film réalisé par la Communauté de la

Domitienne

Le coût plus réduit et la durée de trajets plus courte pour la solution Gare de Nissan

La prévision d'augmentation des trafics de voyageurs selon les gares

Le poids du financement réparti entre les voyageurs et l'argent public

La prise en compte des « trains régionaux à 1 euro »

Les résultats des études hydrauliques

Pendant les réunions publiques, s'agissant du domaine financier, le garant a entendu davantage qu'auparavant des interrogations relatives au financement des travaux.

Explicitement ou implicitement, le Schéma National des Infrastructures de Transport prévu par la loi du 3 Août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement a bien été évoqué et jugé ambitieux avec ses 28 projets de développement ferroviaire, eu égard à la situation des finances publiques. Mais n'ont pas encore été abordés précisément sa mise en œuvre en fonction du contexte économique et financier, la hiérarchisation des projets et le référentiel d'évaluation qu'elle suppose, non plus que les chances pour la LNMP de figurer au projet de schéma qui sera soumis au Parlement. Sans doute les déclarations du Secrétaire d'Etat au budget étaient-elles trop récentes lors des réunions publiques du début de l'été 2012.

III. Le jugement porté sur la concertation est positif, même si la démarche connaît des limites, et les suggestions sur son amélioration sont donc marginales.

1. Les règles de la charte ont été respectées et ses objectifs atteints.

A. Le garant a pu accomplir sa mission.

a. Le garant a eu la chance d'entretenir un dialogue continu depuis le débat public avec le Directeur Régional de RFF, le chef de projet et son équipe. Son avis a été sollicité et donné de manière détaillée sur le programme de concertation établi au début de la période. Cette continuité a facilité sa participation à la concertation.

b. Le garant a pu participer à deux COPIL sur trois et s'exprimer lors du Comité de Pilotage, déterminant bien que non décisionnel, du 27 juillet 2012, comme lors de celui du 8 octobre 2012, informant les décideurs de ses observations de forme et de fond tout au long de la concertation, et remplissant ainsi l'un des aspects de sa mission, c'est-à-dire le lien entre concertation et décision à travers la transmission au COPIL des résultats de la concertation. (Voir le schéma de son intervention de juillet en annexe). Il en a été de même au COPART de novembre.

Si, sauf en quelques occasions, il n'a naturellement pas assisté aux rencontres bilatérales quasi quotidiennes entre RFF et ses interlocuteurs, il a participé à plusieurs réunions du Cotech et aux deux tiers des ateliers.

Et surtout il a assisté aux deux Comités partenariaux et à la totalité des commissions consultatives et des réunions publiques. Sa présence et son rôle ont alors été rappelés à chaque réunion.

Malgré donc quelques incompatibilités d'emplois du temps, l'association du garant à toutes les rencontres a été aidée par le maître d'ouvrage dans la limite des obligations propres de calendrier de ce dernier.

De plus tous les documents utiles et articles de presse lui ont été transmis avec rapidité, soit d'initiative par le maître d'ouvrage, soit avec une très grande réactivité de ce dernier quand la demande lui en était présentée par le garant.

c. recours pour les acteurs et le public.

Peu de personnes se sont adressées directement au garant, via internet ou par écrit. Son rôle a surtout été de réorientation vers le maître d'ouvrage quand lui étaient posées des questions de la compétence de ce dernier, mais il n'a pas eu à intervenir suite à des plaintes sur les modalités de concertation.

B. Les engagements de la charte ont été tenus et ses principes honorés.

a. Le maître d'ouvrage a manifesté depuis l'origine du projet une stratégie volontariste de concertation et une compétence reconnue dans sa manière de l'organiser.

De ce point de vue, rien n'a changé dans sa posture au cours de cette étape des études: responsable de la concertation avant le débat public, agent de la Commission Particulière pendant ce débat, il est redevenu ensuite pilote de la concertation, sous le regard du garant. Et si le maître d'ouvrage est d'abord au service du projet tandis que le garant est au service du public, RFF s'est néanmoins montré très actif en matière de concertation.

Cependant la limite du domaine de compétences du maître d'ouvrage mériterait sans doute d'être rappelée avec clarté. A l'issue du débat public, les organes de responsabilité de RFF décident. Mais ensuite, après le débat, la décision sur la teneur du projet appartient non plus au maître d'ouvrage, qui au niveau local mène les études et la concertation, mais aux financeurs du COPIL, qui proposent une décision, et en fin de compte au ministre qui, au niveau national, tranche. Ce point est bien souligné dans la charte de concertation, qui fait nettement la différence entre la concertation elle-même et la gouvernance. Mais on pourrait faire de ce rappel une mission explicite du garant lors des rencontres de concertation, s'il lui apparaît que la distinction n'est pas bien comprise.

Cela contribuerait à lever une ambiguïté fréquente dans l'esprit des interlocuteurs et à ne pas laisser le maître d'ouvrage en première ligne, même s'il a souvent l'élégance d'accepter cette

situation et de ne pas se défaire en rappelant en permanence le rôle du COPIL et du ministre. Il est essentiel de faire comprendre que la concertation est nécessaire mais pas suffisante en elle-même pour la prise de décision. A défaut le public peut imaginer que le pouvoir de décision appartient au maître d'ouvrage alors que la décision fait intervenir non seulement la compétence technique mais le pouvoir financier et l'arbitrage politique.

b. Le dialogue avec les partenaires de la concertation a été réel.

Le garant estime que, pendant cette seconde étape, le maître d'ouvrage a montré encore plus d'écoute, de dialogue et de prudence qu'auparavant. Il a encore moins procédé par affirmations de caractère péremptoire. L'esprit de concertation a été manifesté non seulement par la chargée de concertation, « ensemblier » de terrain en la matière, mais par le chef de projet et tous les membres de l'équipe. Le fait que chacun ait dû s'exprimer en réunion publique ou commission consultative a contribué sans doute à cette imprégnation générale de l'esprit de concertation et à l'évolution positive des façons d'être avec les interlocuteurs, plus patiente et plus pédagogique. L'accusation, très rarement entendue, d'arrogance de la part des responsables de RFF dans la manière de mener la concertation, n'est pas fondée.

Le rappel, parfois très net mais toujours courtois de leur part, de ce qu'il ne convenait pas de revenir sur certaines questions avaient déjà été tranchées lors du débat public ou dans la décision ministérielle servant de feuille de route, était non seulement inévitable mais nécessaire pour faire progresser la démarche. On comprend que le maître d'ouvrage se soit montré soucieux d'avancer et d'éviter à ses interlocuteurs quels qu'ils soient, ceux de la gouvernance comme ceux de la concertation, toute tentation de temporisation ou toute tendance à la « procrastination ». Comme on l'a vu plus haut, l'imbrication avec le calendrier électoral et la nécessité de s'assurer des possibilités réelles de financement constituaient déjà des facteurs de ralentissement du projet suffisants pour qu'on n'y ajoute pas la remise en cause de décisions déjà arrêtées.

c. La transparence a prévalu.

En réunions publiques, le maître d'ouvrage, a tenu le plus souvent à répondre immédiatement à chacune des questions posées, sans les regrouper pour plus de commodité et de rapidité. Il s'était d'ailleurs doté des moyens techniques d'information nécessaires. A chaque question, il était capable la plupart du temps de faire aussitôt apparaître le schéma ou le tableau explicatif qui convenait, ou le gros plan sur une partie du tracé, permettant de reconnaître la vigne ou la maison du questionneur, en trois dimensions. Cette clarté et ce souci de vérité ne pouvaient qu'encourager les questionnements et conforter l'assistance dans sa reconnaissance de sincérité du maître d'ouvrage. A tel point que la presse a relevé que « le public de riverains avait du mal à supporter cette simulation trop réaliste ». La transparence a un prix.

d. L'apparition de nouvelles variantes du projet n'a pas été dissimulée.

Il n'y a pas eu de discontinuité dans l'information des acteurs.

Le seul regret que l'on puisse émettre concerne cependant la présentation de nouvelles hypothèses de tracés au cours de cette phase d'études, à un stade déjà avancé de la réflexion sur le projet et de l'information du public comme des élus.

Cette nouveauté a pris les uns et les autres au dépourvu. Dans le cas de la traversée de la Gardiole par exemple, la presse pouvait relever qu'avant l'apparition de nouvelles options les

écologistes et les élus étaient « résignés à la LGV », dans son tracé au sud de l'A9, et préciser qu'à leurs yeux cette option était un moindre mal, car l'autoroute avait déjà marqué l'environnement. Une certaine agitation a suivi l'annonce de la nouvelle hypothèse de tracé au nord de l'autoroute et le maître d'ouvrage, se trouvant de ce fait soupçonné de duplicité et placé en sur la défensive, a eu du mal à convaincre de la validité de ses explications quant à cette apparition inattendue. La nécessité de présenter des études alternatives de tracés, avec moins d'atteintes à l'environnement naturel protégé, pour que le projet se trouve moins vulnérable lors des examens accompagnant l'enquête publique, a mal été comprise, de même que l'utilité de soumettre au choix ministériel des hypothèses comprenant un éventail élargi de coûts. Ces idées étaient bien apparues en amont mais peut-être aurait-il fallu que le maître d'ouvrage insistât plus tôt et avec encore plus de vigueur sur le caractère indispensable de cet éventail de choix, le tracé de 1995 se trouvant flanqué d'une première variante, puis d'une seconde.

Ce n'est donc pas la concertation elle-même, toujours demeurée claire et sincère, le garant insiste sur ce point, qui est cause, mais le caractère tardif des annonces. Il n'est pas certain cependant, s'agissant du calendrier, que des annonces plus précoces auraient permis d'éviter, à un moment ou à un autre, l'accusation très injuste de sacrifier l'environnement humain à la recherche du « profit ». C'est une idée trop ancrée dans une opinion soupçonneuse. Et il est également infondé, sur le fond, de reprocher au maître d'ouvrage d'avoir étudié ces hypothèses de nouveaux tracés et de les avoir présentées, tardivement peut-être mais courageusement, à la concertation. Il s'agissait là d'une attitude responsable, qu'on ne saurait que très abusivement assimiler à une provocation inexplicable et qui surtout n'anticipe en rien sur les décisions qu'auront à prendre successivement les cofinanceurs, puis le ministre, lorsqu'ils seront enfin saisis du choix de tracé.

C. Les objectifs de la concertation ont été atteints.

a. Premier objectif : Poser les vraies questions.

Elles n'ont pas été éludées. La concertation, dans son déroulement progressif, a permis, de ce fait, de dépassionner certains aspects du projet, comme la traversée des basses plaines de l'Aude. Il ne s'agit pas de dire que les questions, voire les problèmes ont disparu, mais seulement de constater que la manière de les poser, pour les acteurs de la concertation, a pris une forme nouvelle, moins abrupte, plus réfléchie, mais sans rien concéder sur le fond.

Il s'agit aussi de savoir si les points durs concernant le projet ont vraiment été abordés de manière transparente. Le garant estime que rien d'essentiel n'a été laissé dans l'ombre, sauf à ce que des problèmes insoupçonnés ou des revendications encore informulées n'apparaissent ultérieurement.

b. Deuxième objectif : Satisfaire l'attente d'information du public.

Très rares ont été les remarques selon lesquelles le public aurait été mal informé par RFF. Un débat a par exemple eu lieu sur le fait que plusieurs centaines de flyers remis à la Poste et annonçant la ZPP retenue auraient pu ne pas parvenir à leurs destinataires, précisément dans la zone de Baho et Peyrestortes ou l'un des tracés est fortement contesté, mais il est resté en suspens.

Parmi les autres critiques précises sur le déroulement de la concertation, celle-ci a été mise en cause dans une lettre des maires des quatre communes des Corbières directement touchées par

le projet de tracé littoral et constituant l'Association pour une LGV Médiane Mixte (ALGV MM) mais la rencontre rapidement programmée par RFF à la suite de cette correspondance a semble-t-il calmé le jeu et rassuré les acteurs, non sur le fond certes mais sur la transparence du dialogue.

La FNAUT a de son côté évoqué clairement une concertation biaisée mais cette critique semblait s'adresser moins à RFF qu'à la décision ministérielle de novembre 2011 qui en décidant 350 km/h, selon la Fédération, a non seulement rendu la mixité plus difficile et coûteuse mais a aussi contribué à orienter à l'avance les études et la décision finale.

D'autres se sont montrés critiques sur l'historique de la concertation, remontant au débat public et expliquant par exemple qu'à cette étape du projet le rapport du maître d'ouvrage avait voulu fausser les perspectives, en conduisant tout droit à une conclusion favorable à la mixité avec vitesse maximum de 220 km/h. Force est cependant de constater que ce n'est pas la solution qui a été finalement retenue...

c. Troisième objectif : Au-delà de la seule information, favoriser l'interactivité des échanges.

Le garant a parfois entendu des jugements très élogieux et des hommages au professionnalisme et à la connaissance du terrain du maître d'ouvrage. Une association environnementale a même déclaré qu'« elle n'avait jamais vu une concertation de cette qualité, où le dialogue pouvait être repris avec le maître d'ouvrage après les ateliers, pour préciser les points demeurés incertains ». Il convient donc de rendre compte des compliments spontanés parfois entendus sur la concertation et sur la possibilité de reprendre bilatéralement avec le maître d'ouvrage les questions demeurées en suspens, dans un grand esprit d'ouverture.

On doit relever que l'équipe RFF chargée du projet a aussi accepté de se rendre sur le terrain pour le visiter avec les opposants à certains tracés, comme l'association « No pasaran » pour la traversée de Corbières et de mener avec eux un dialogue très concret.

Les élus des quatre communes littorales ont eux aussi, d'après le maître d'ouvrage, été satisfaits des explications reçues en concertation bilatérale et ont pu constater que les études et chiffrages qu'ils réclamaient figuraient bien au dossier de fin de première étape des études. Les arguments en faveur de la mixité totale et notamment les éventuelles conséquences d'un énorme choc pétrolier, ou l'influence sur une ligne actuelle déjà fragile du réchauffement climatique et de la montée du niveau de la mer ont également été débattus, même si le maître d'ouvrage a insisté sur la capacité d'absorption offerte par le corridor (ligne existante+LNMP) à tous les trafics, voyageurs à longue distance, voyageurs régionaux et fret, comme premier critère à retenir pour déterminer les portions de ligne nouvelle où la mixité serait souhaitable.

d. Quatrième objectif : Prendre en compte les avis des acteurs.

La question est ici de savoir si la concertation a produit des évolutions sur du projet.

Le garant a bien relevé des exemples de conséquences tirées de la concertation par le maître d'ouvrage. Ils ne sont pas exhaustifs :

. Les sondages devaient avoir lieu sur 300 sites de la zone préférentielle de passage; leur localisation, après la concertation, a été déplacée en limite de parcelles, afin de moins gêner l'exploitation des vignes.

. RFF, à la suite de la concertation, a répondu au moins partiellement à la demande de chiffrage de l'hypothèse médiane-mixte dans la traversée des Corbières. L'évaluation du coût du tunnel a bien été fournie dans le document présenté au COPIL à la mi-juillet.

. Le garant a relevé l'abandon dans les documents du maître d'ouvrage de la variante « gare-intersection » à Béziers au bénéfice de la variante « municipale », et ceci après la concertation.

. Les dossiers préparés par les trois intercommunalités de Béziers, La Domitienne et Narbonne sont bien joints au dossier ministériel de choix des gares. C'est aussi le résultat de la concertation.

.De manière indirecte, la concertation a également permis d'aborder positivement des questions annexes à la LNMP elle-même, comme la possibilité de fermer les passages à niveau situés sur la ligne classique, dans la traversée de la commune de Salses.

d. Cinquième objectif : Répondre, en fin de concertation, aux attentes formulées dans la décision ministérielle de fin de première étape.

Le plus important est finalement de savoir si études et concertation ont permis au COPIL de bâtir un projet à transmettre au ministre et correspondant au souhait qu'il avait exprimé.

- Des propositions concertées sur la desserte et les gares.

Chacun ayant pu présenter son projet de développement et ses arguments, le COPIL a arrêté des propositions unanimes et claires qui doivent être proposées au ministre. La concertation a donc joué pleinement son rôle de présentation à la gouvernance locale.

- Des conclusions sur la mixité totale ou partielle de la ligne.

Il faut bien considérer que sur ce point, une certaine ambiguïté subsiste quant au périmètre de la mixité, mais qu'elle n'est pas le fait du maître d'ouvrage ou des insuffisances de la concertation. Est-ce la nouvelle ligne elle-même qui, par sa structure, doit permettre la circulation des marchandises, ou la mixité à assurer est-elle celle du corridor, ligne nouvelle plus ligne actuelle, qui doit répondre aux besoins prévisibles de transport de fret ? Cette ambiguïté sera nécessairement levée lors de la prochaine décision ministérielle.

2. La concertation connaît naturellement des limites

A. Elle ne peut être co-décision.

La concertation, chacun s'en doute, ne saurait être la garantie pour tous les acteurs de voir leur point de vue suivi au moment de la décision. C'est une vérité simple mais certains interlocuteurs du maître d'ouvrage, s'agissant de la LNMP, ont semblé ne pas l'avoir comprise ou affectent de le laisser paraître. Ce point, au demeurant important, avait été abordé dans le rapport sur la première phase des études et, sans surprise, il n'y a pas de nouveauté en la matière.

Le maître d'ouvrage a une obligation de moyens, dans les informations qu'il donne comme dans ses réponses aux questions et à la recherche permanente de transparence à l'égard des acteurs et du public, mais il n'a pas l'obligation de résultat de satisfaire toutes les demandes.

La presse a par exemple relevé la protestation, étrangère à l'intérêt général, d'un participant à une réunion publique : « On discute sur cette ligne alors que nous on n'en veut pas ! »... Force est de constater ici une incapacité, à la fois compréhensible et fréquente, à s'élever au-dessus de l'intérêt particulier, chacun pensant à son lotissement, sa vigne, son paysage, sa gare...Ce n'est pas illégitime pour l'individu mais le maître d'ouvrage doit quant à lui couvrir

tous les sujets et tous les aspects, humains, économiques, techniques et financiers. Et lorsque les opposants ne sont pas satisfaits des réponses, il leur est facile de dire qu'il n'y a plus de concertation mais simple information, que le projet est établi à l'avance et que le public est simplement convié à l'avaliser, même si le déroulement des réunions publiques témoigne d'un échange réel.

Avoir concerté au préalable peut permettre de réduire les difficultés., en aval, c'est-à-dire au moment de l'enquête publique et de la réalisation des travaux. Mais sur le moment même, pour la LNMP comme pour tout projet, elle prend du temps, génère des oppositions, ouvre des pièges à contentieux, même si l'évolution vers la participation du public à l'élaboration des décisions est un progrès incontestable et qui paraît irréversible.

Jean-Marc Sauvé, Vice-Président du Conseil d'Etat, dans un article publié le 31 mai 2012 dans les Annonces de la Seine, se référant au chapitre « Consulter autrement, participer effectivement » des Considérations Générales du rapport annuel de 2011 du Conseil d'Etat, constate: « L'administration consultative est souvent ressentie comme lourde et complexe... Il ne suffit pas de permettre la discussion pour que celle-ci ait lieu...L'idéal de la délibération n'est pas la discussion collective de vertus persuasives...Le rapport du Conseil d'Etat a fait preuve sur la démocratisation de la prise de décision publique d'optimisme, mais pas de candeur ou de naïveté. Il faut en effet se méfier de l'angélisme délibératif, tout comme il faut se garder de négliger la nécessaire et bénéfique évolution que doit apporter l'administration délibérative ».

On ne saurait mieux exprimer les observations et le sentiment personnel du garant à propos de la concertation sur le projet de LNMP.

B. Elle reste locale alors que la décision sera nationale.

La concertation pour la LNMP n'est que locale. Mais le choix sera national.

Il prendra en compte des facteurs appréciés au niveau supérieur du pays : Disponibilités financières, choix des secteurs d'intervention prioritaires, par exemple, transports ou éducation, participation européenne au coût de la ligne, opportunité de rejoindre la capitale espagnole au reste de l'Europe par une extrémité des Pyrénées ou par l'autre. Ces points sont très peu évoqués dans la concertation locale. Ce n'est d'ailleurs pas au maître d'ouvrage, porteur de son seul projet, de les soulever. En revanche les représentants de l'Etat pourraient plus légitimement les évoquer.

La concertation est plus difficile lorsque l'Etat n'est pas présent, par exemple, pour la LNMP, lorsqu'il faut exposer les exigences en matière environnementale auxquelles le maître d'ouvrage devra faire face, où réaffirmer l'absolue nécessité de la sécurité hydraulique qui sera exigée du maître d'ouvrage pour les zones d'inondation. En revanche, là où l'Etat a été le plus souvent présent en appui du maître d'ouvrage, comme dans l'arrondissement de Narbonne par exemple, la crédibilité du maître d'ouvrage s'en est trouvée confortée et la concertation améliorée. On pourrait parler de partage tacite des tâches, le représentant de l'Etat laissant bien entendu le maître d'ouvrage organiser la concertation, mais se tenant prêt à intervenir quand cela est nécessaire pour « calmer le jeu ».

C. Elle demeure un travail de Pénélope.

La concertation est une exigence permanente et continue. S'agissant de la LNMP le débat public n'a pas suffi à régler définitivement les problèmes de principe dans l'esprit de tous. Ils réapparaissent (par exemple, sur la mixité ou l'exigence de grande vitesse) quand les études se précisent et quand on peut en mesurer les conséquences sur le plan financier.

La tâche « concertante » du maître de l'ouvrage, ce dernier devant toujours être remis sur le métier, n'est pas facile. Quand il présente de manière très précise et détaillée tous les éléments de décision, le public a beaucoup de mal à s'y retrouver, malgré tous les efforts de pédagogie, et les décideurs rencontrent eux aussi beaucoup de difficultés pour arrêter une position. Quand au contraire il essaye d'être un peu synthétique dans la présentation, pour faciliter la décision, il est aisément accusé d'orienter cette dernière et parfois soupçonné d'insincérité partisane dans la concertation. Avec en bruit de fond l'accusation récurrente : « Vous sacrifiez l'homme aux économies ! », qui prend peu en considération le fait que sans « économies » l'action publique en général serait bien réduite.

D. Elle est concurrencée par d'autres démarches d'information moins neutres.

Le bruit qui remonte de la concertation est trop souvent celui des opposants au projet ou à certains de ses aspects. Les partisans en revanche sont souvent muets et il y a là une grande asymétrie, au demeurant inévitable. « Une telle procédure peut également introduire des biais dans la représentativité, en induisant une surreprésentation de certaines paroles et en relativisant ou disqualifiant la parole experte au regard de la profane, voire de la parole engagée ou militante, tandis que la parole de l' élu, qui a sa légitimité propre, devient difficilement audible » Jean-Marc Sauvé, cf. plus haut). On pourrait d'ailleurs compléter : de l' élu et des autres décideurs également légitimes.

La concertation génère comme on l'a vu plus haut, des démarches d'information de la part des divers acteurs du projet. Elles peuvent prendre des formes non « contradictoires » au sens de la justice et parfois même publicitaires, avec campagnes d'affichage recourant à des personnalités locales ou nationales, au demeurant fort sympathiques et choisies comme telles, mais n'ayant qu'une relation lointaine avec le projet. Ces présentations, simplifiées et parsemées de slogans et de « petites phrases », ou au contraire très argumentées, peuvent certes être partisans et biaisées quant au choix objectif du projet. Elles peuvent même parfois relever de la politique locale et de rivalités électorales à peine déguisées.

Mais elles ont au moins l'avantage de susciter l'intérêt et éventuellement la réflexion du public sur le projet. On peut porter cet élargissement, via un lobbying un peu spectaculaire (tourné à la fois vers l'opinion et les décideurs, ou encore destiné à aborder en meilleure position des négociations ultérieures sur les mesures compensatoires), au crédit de la concertation elle-même qui, par son sérieux, a su susciter des émules... De la même manière, on pourra dire, de manière optimiste, que la fédération des oppositions, entre associations locales et organismes généralistes, comme par exemple la Fédération des Usagers des Transports, aura eu comme effet positif de faire réfléchir un peu plus aux aspects transversaux du projet.

3. Les suggestions d'amélioration restent marginales

A. Les améliorations précédemment suggérées, en particulier pour les relations avec la presse sont à confirmer

Globalement et largement grâce à l'effort de communication de RFF et de son cabinet de conseil pour la communication-concertation (qui a aussi remis au maître d'ouvrage, lors de chaque réunion de concertation, des notes de commentaires et conseils utiles, dont le garant a également eu connaissance), la presse a bien joué son rôle dans l'information sur le projet de LNMP, permettant de démultiplier la seule concertation institutionnelle. Les suggestions émises en ce sens à la fin de la première phase des études ont été largement suivies d'effet de la part du maître d'ouvrage.

Les articles ou émissions ont été nombreux dans la presse locale et même nationale, générale ou spécialisée (le Moniteur, la Vie du Rail...) et l'amplification de la concertation a donc été conséquente. La presse a recherché l'objectivité et la précision dans les comptes rendus des diverses rencontres de concertation ou de gouvernance.

Des voyages de presse ont été organisés. En février 2012, l'équipe de RFF a emmené les journalistes de Montpellier à Perpignan dans un périple en autobus et leur a présenté la zone de passage préférentielle. Cette première visite sur les lieux, qui a eu un incontestable retentissement dans la presse régionale, a été complétée par un second déplacement, afin de présenter cette fois aux journalistes les différentes hypothèses de gares nouvelles. La presse locale et la presse nationale spécialisée, le 22 février 2012, ont pu découvrir les options de tracé et les projets de desserte en trois dimensions. Le garant a pu participer à ce déplacement, constater la satisfaction des journalistes et apprécier les effets. Il a pu entendre par exemple un photographe de presse dire qu'en toute honnêteté il aurait risqué sans ce voyage de se tromper dans les sites à présenter comme ceux des gares éventuelles...

Une conférence de presse a été tenue le 21 juin 2012 pour annoncer la série de réunions publiques commençant le 26 juin et pour répondre aux questions sur l'avancement de études et de la concertation. Elle aussi a largement porté ses fruits, malgré quelques affirmations contraires de la part de personnes disant n'avoir eu vent des réunions que par le bouche à oreille, mais peut-être lectrices inattentives des quotidiens.

Les médias ont souvent présenté des articles de fond sur tous les aspects, nombreux et complexes, du projet, en tentant de les rendre accessibles au grand public. Par exemple ils ont sans doute contribué à mieux faire comprendre que RFF devait proposer plusieurs variantes de tracés pour que le ministre puisse pleinement apprécier les avantages et les inconvénients de chacune, avant d'arrêter sa décision finale. Ils ont souvent rendu compte du dialogue direct entre RFF et les associations. Ils ont aussi fait apparaître des thèmes que la concertation avait peu abordés, comme la réduction éventuelle de la vitesse sur la ligne, en contradiction avec les objectifs définis par le débat public et la décision ministérielle n°1, ou encore la revendication de réviser cette décision quant à la traversée des Corbières.

En contrepartie, la complexité du projet a pu conduire aussi à certaines présentations un peu simplificatrices risquant d'accréditer l'image d'un maître d'ouvrage soupçonné d'insincérité et de parti pris plutôt que d'objectivité dans les différents choix possibles. Les médias sont parfois, sans surprise, restés tentés par les aspects spectaculaires, les plus étroitement locaux et les plus politiques du débat, comme l'affrontement traditionnel à propos des gares, ou comme les réunions tenues à l'initiative des associations, et présentées par erreur comme porteuses d'une opposition au projet de LGV en soi. La difficulté de nuancer, la séduction de l'anecdotique ou du spectaculaire, l'obligation de faire court, sont des écueils inévitables. Il est objectivement difficile de ne pas titrer parfois à contresens sur une opposition de principe au projet (« Manif contre la LGV... ») alors qu'il ne s'agissait que d'opposition à l'un des tracés envisagés. Il est non moins difficile de ne pas souligner les aspects conflictuels et de ne pas élargir par exemple la compétition des gares de Béziers et Narbonne à une querelle entre deux départements.

Et naturellement le nombre des articles ou émissions consacrés à la LNMP a diminué lors des périodes où la concertation a été ralentie du fait des aléas de la gouvernance. Mais encore une fois, les efforts de RFF ont été réels, les résultats satisfaisants et il convient donc de poursuivre

B. Par ailleurs chaque mode de concertation pourra utilement faire l'objet d'une réflexion complémentaire.

Chaque mode de concertation-information a son utilité propre au sein d'un ensemble et ils sont complémentaires.

Les ateliers

Ils deviennent peut-être moins directement utiles compte-tenu des décisions déjà arrêtées sur la desserte et la mixité. Le maître d'ouvrage devra donc apprécier s'il convient d'en réunir pour mieux définir le tracé lui-même. Pour le garant, il ne serait pas mauvais, pour un retour sur l'avancement du projet, de tenir au moins un atelier dans chaque domaine de réflexion couvert en première phase, afin de retenir avis et conseils sur l'application des décisions déjà prises. Ce serait un bon signal de concertation aux spécialistes et représentants qualifiés des collectivités et associations qui ont été réunis auparavant et constituent aussi des relais d'opinion pour l'avenir.

Les commissions consultatives

Il paraît important que leur réunion soit la plus rapide possible, après une phase d'interruption de la concertation. Il serait sans doute aussi souhaitable que plusieurs réunions interviennent pendant la phase ultime de définition du tracé.

Le garant conseillerait qu'un membre du corps préfectoral en assure systématiquement la présidence, comme cela est d'ailleurs prévu par la charte de la concertation. Une telle présence permet au maître d'ouvrage de remplir son rôle technique d'études et de portage du projet sans avoir à jouer simultanément le rôle parfois délicat de modérateur des rencontres. Elle signifie que les prises de position des divers services de l'Etat sur le projet

sont à la fois claires et coordonnées. Elle montre que l'Etat contrôlera et garantira la bonne application de la loi dans le déroulement du projet. Elle présente aussi l'intérêt de rappeler par l'implication de l'Etat que ce dernier, et non le maître d'ouvrage ou les instances locales de gouvernance, sera au plan national le décideur définitif.

Le dialogue quotidien

En cette matière le garant n'a pas de recommandation particulière à formuler, si ce n'est de l'entretenir avec diligence, comme cela a été le cas jusqu'ici, car il est vraisemblable que les questions particulières se multiplieront et se préciseront. Le maître d'ouvrage devrait réfléchir à la mise en place des modalités et moyens nécessaires pour répondre à cette forte probabilité.

Les documents d'information

Le garant avait déjà suggéré au maître d'ouvrage de réaliser des documents simplifiés répondant aux questions des particuliers directement concernés par la LNMP (impact sur le marché foncier rural, dates d'achat des propriétés, modes de fixation des prix, nuisances sonores, aménagements paysagers, compensations diverses...). Ces documents auraient pu être utilisés pour les réunions publiques, distribués à cette occasion et aussi présentés sur le site internet de la ligne.

Au stade où le projet en est arrivé, il maintient cette suggestion. Il est vrai que le maître d'ouvrage a souhaité à juste titre, à un stade d'études encore éloigné de la définition précise du tracé, ne pas focaliser prématurément l'attention du public sur ces questions. Mais il a été constaté, le public anticipant naturellement, qu'elles ont de toute manière été posées de plus en plus souvent en réunions publiques. La nécessité de telles fiches pourrait donc être réexaminée pour les rencontres de la troisième phase, qui entreront encore davantage dans la proximité. Une bonne concertation pourrait mériter dès maintenant la préparation de ces documents simplifiés, à rédiger en des termes moins techniques que le vocabulaire des spécialistes, leur introduction sur le site internet de la ligne et leur communication à la presse. Cela n'empêcherait naturellement pas le dialogue direct et précis lors des réunions de concertation mais pourrait contribuer à éviter sa dispersion et à l'enrichir.

Le maître d'ouvrage pourrait aussi imaginer de réaliser des vidéos faisant apparaître l'expérience de riverains déjà touchés dans un passé récent par la construction de nouvelles lignes à grande vitesse, avec leurs réactions. Une réalisation sans complaisance montrant les solutions apportées concrètement à des questions qui devraient se retrouver quasiment à l'identique pour la LNMP pourrait fournir au public des informations intéressantes, sinon lui donner des apaisements.

Les expositions

L'expérience acquise dans les premières phases d'études sur la manière dont les expositions déjà réalisées ont été fréquentées et génératrices d'intérêt devrait permettre au maître d'ouvrage d'apprécier si et comment l'opération doit être rééditée, notamment quant au lieu, à la durée, au contenu et à l'accompagnement humain nécessaire.

Le site internet

Le maître d'ouvrage devra insister avec persévérance sur son usage, car les acteurs de la concertation et le grand public peuvent y trouver toutes les informations utiles et ont aussi la possibilité d'y poser leurs questions.

Il pourra aussi réfléchir à l'utilité de Newsletters régulières sur internet, car il doit disposer de l'adresse de nombreux correspondants intéressés par la ligne, alors qu'une seule feuille d'information a été distribuée par informatique en juillet 2010. Il semble qu'une périodicité de six mois ne serait ni excessive ni trop consommatrice de temps pour RFF et permettrait de faire passer un minimum d'informations sur l'évolution du projet.

Les réunions publiques

Le maître d'ouvrage devra réfléchir sur leur nombre, leur date, leur imbrication dans le calendrier de la gouvernance, la « modération » des rencontres, leur déroulement, aussi simplifié et direct que possible, et la meilleure manière de les annoncer.

La suggestion est renouvelée de les faire présider, pour ne pas surcharger le maître d'ouvrage en lui faisant jouer tous les rôles, par un représentant de l'Etat ou un animateur, journaliste ou universitaire par exemple.

Comme pour les commissions consultatives, une présence modératrice peut calmer le jeu, encore plus utilement que dans les réunions avec les élus, et contribuer à replacer le maître d'ouvrage dans la position objective de celui qui étudie des possibilités et les expose. Le rappel systématique des compétences des uns et des autres et de ce que la décision finale appartiendra à l'Etat est souhaitable.

Conclusion :

A. Un jugement positif sur la deuxième phase de concertation

Ce compte-rendu du garant est donc globalement élogieux quant à la manière dont RFF a mené la concertation sur le projet de LNMP, dans la limite de l'exercice, des circonstances financières présentes et des conséquences du calendrier de la gouvernance.

Le bilan factuel de la concertation établi par RFF est de plus conforme aux propres observations du garant, fidèle et plus fouillé que celui qui avait été établi après la première phase d'études.

Le rapport annuel d'activité et de développement durable publié par RFF à l'automne 2012 a consacré, au plan national, un chapitre à l'information de tous les publics et un développement spécial à l'organisation de la concertation (page 51). Il y est indiqué que l'organisation de l'entreprise a été renforcée pour « accompagner, animer et coordonner les démarches de concertation engagées par les équipes de l'entreprise avec les différents publics concernés par les projets ferroviaires : élus, acteurs socio-économiques et grand public » et que ses engagements « ont pu être mis en œuvre lors des nombreuses réunions de travail et réunions publiques organisées tout au long de l'année sur les projets en cours ».

Le garant peut confirmer que ces affirmations se sont bien vérifiées, et de manière satisfaisante, en Languedoc-Roussillon, en ce qui concerne le projet de LNMP et pour la période d'études couvertes par le présent compte-rendu.

B. Le souhait d'une reprise rapide de la concertation

Il resterait maintenant à imaginer les prochaines étapes de la concertation et de la gouvernance, pour autant que le glissement du calendrier jusqu'à la mise à jour du présent compte-rendu, courant avril 2012, puisse permettre d'anticiper l'avenir.

La consultation formelle des acteurs et des territoires concernés par le Préfet de région aurait théoriquement pu être lancée dès après le COPART du 11 novembre 2012. Mais c'est seulement le 15 mars 2013, comme on l'a vu ci-dessus, que le Ministre des Transports, lors de sa visite à Montpellier, a demandé au Préfet de région d'ouvrir cette phase de consultation élargie, prévue pour s'achever le 15 mai 2013.

Il conviendra ensuite, après l'envoi du rapport préfectoral, d'attendre la décision ministérielle sur la poursuite des études. Il semble qu'elle doive être conditionnée par le résultat des travaux de la Commission présidée par le député Philippe Duron (Commission Mobilité 21) et que ce résultat ne sera pas connu avant le mois de juin.

Dans l'hypothèse où la LNMP serait ensuite classée parmi les projets d'infrastructures de transport de rang 1, à engager dans les dix prochaines années, et où les études de tracé seraient poursuivies immédiatement de façon active, il conviendra alors de les reprendre sur la base de nouveaux marchés, puis de présenter les variantes aux élus, dans le cadre de la concertation en commissions consultatives, avant d'organiser de nouvelles réunions publiques.

Le seul commentaire ou vœu que le garant puisse peut-être s'autoriser, et du seul point de vue du calendrier de la concertation, sans aucunement interférer avec le fond des décisions, est que la période qui s'étendra entre la remise des résultats de la Commission Mobilité 21 et la décision ministérielle, puis entre celle-ci et la reprise éventuelle de la concertation sur le terrain, avec les élus et la population, soit aussi courte que possible.

En effet il est nécessaire de bien préparer la décision finale. Mais le temps qui s'écoule pourrait faire naître le doute sur le bon déroulement des études et la volonté de réaliser le projet, mettant en question sa crédibilité et son avenir, et rendant de ce fait la concertation plus difficile.

ANNEXE

COMMUNICATION DU GARANT AU COPIL DU 27/07/2012

« Le garant a participé aux ateliers, commissions consultatives, réunions publiques ainsi qu'au COTECH du 27/06/2012. Celui-ci, répondant à nombre d'interrogations, a paru ouvrir, pour le garant, la possibilité d'un COPIL décisionnel, mais a toutefois laissé en suspens le chiffrage précis des investissements.

Postérieurement au COTECH, le Secrétaire d'Etat au Budget est intervenu sur la nécessaire hiérarchisation des projets ferroviaires.

Le garant a observé :

.I. Sur la forme de la concertation :

De la part de RFF, maître d'ouvrage :

- . effort d'écoute et d'information
- . sincérité et transparence dans les réponses et la présentation des études

De la part des acteurs :

- . tous ne sont pas convaincus de cette sincérité
- . certains le sont et le font savoir
- . la confiance l'emporte sur la méfiance, même s'il y a contestations
- . ces divergences sont naturelles. La concertation n'est pas la codécision
Après concertation, le COPIL propose et le ministre décide
- . Cependant, avec l'approche du tracé définitif, tension croissante à propos des atteintes aux propriétés et des nuisances

.II. Sur le fond de la concertation :

A propos de la mixité :

- . un certain oubli des décisions du maître d'ouvrage en novembre 2009
du ministre en novembre 2011
qui ont ouvert la voie à une mixité partielle
et exigé une grande vitesse de 350km/h
- . des résultats d'études de trafic permettant de déterminer les sections où la mixité serait nécessaire ou souhaitable en 2050, au vu toutefois de prévisions très complexes, exigeant qu'on fasse confiance à la modélisation présentée par le maître d'ouvrage
- . sans que le garant puisse indiquer ce qu'il en a personnellement retenu, n'ayant pas d'avis personnel à émettre sur le fond du projet

A propos des gares :

- . trois très intéressantes présentations des agglomérations concernées, sur leurs projets de développement et de gares nouvelles
- . des résultats d'études de trafic, sur l'augmentation du nombre de voyageurs en 2050 permettant de faire un choix
- . sous réserve des mêmes observations que ci-dessus

A propos du tracé :

- . sur tout le tracé des interrogations sur les nuisances, les éventuels achats de propriétés, les indemnités, l'hydraulique, la sécurité...
- . une compréhension majoritaire, mais pas totale
 - . de la nécessité pour RFF d'étudier des variantes de tracé
 - . de l'impossibilité de reprendre le tracé ancien du PIG
- . sur certains tronçons, un front commun élus, riverains, viticulteurs pour refuser certaines variantes et en réclamer d'autres avec insistance :
sans que la liste soit obligatoirement exhaustive, ceci concerne
 - la plaine de Fabrègues
 - les basses plaines de l'Aude
 - la plaine littorale des Corbières
 - Baho-Peyrestortes au nord de Perpignan
 - Le Soler au sud
- . cette opposition concerne en particulier les variantes qui sont apparues en cours d'année 2012 dans les propositions de RFF

A propos des coûts et du financement :

- . un intérêt non satisfait du public pour le coût des différentes variantes
- . un refus fréquemment exprimé de voir sacrifier l'environnement humain et économique (dont agricole) aux considérations financières
- . des préoccupations souvent formulées quant aux capacités financières des différents contributeurs : Etat (SNIT, déficit budgétaire)
Collectivités locales
RFF
et bien entendu Europe (le public voudrait qu'elle soit davantage sollicitée, de manière concertée)

Au total :

- . globalement une bonne concertation
- . peu de rejets de principe de la ligne nouvelle, (mais quelques-uns semblent maintenant touchés par le syndrome « Plutôt pas du tout de ligne nouvelle que dans mon jardin »).
- . une attente plutôt impatiente de propositions unanimes à défendre en haut lieu de manière concertée.
- . des incertitudes croissantes pour les personnes directement concernées, qu'il apparaîtrait utile de lever au plus tôt par la définition du tracé ».

6.3. LA CONCERTATION DE LA DEUXIÈME PARTIE DE L'ÉTAPE 2

6.3.1. Bilan de la concertation

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

BILAN DE LA CONCERTATION

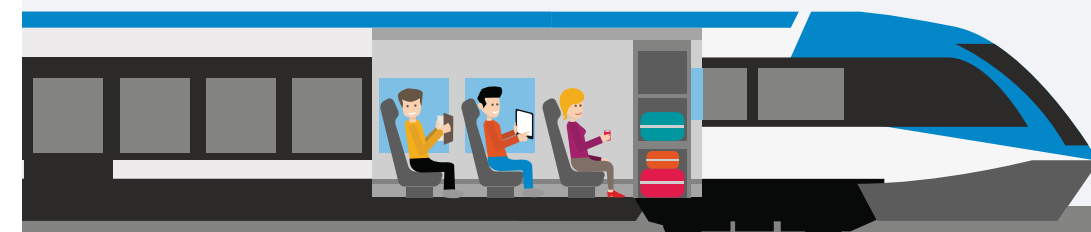
SECONDE PARTIE DE L'ÉTAPE 2 DES ÉTUDES PRÉALABLES
À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

Novembre 2012 - Juin 2015

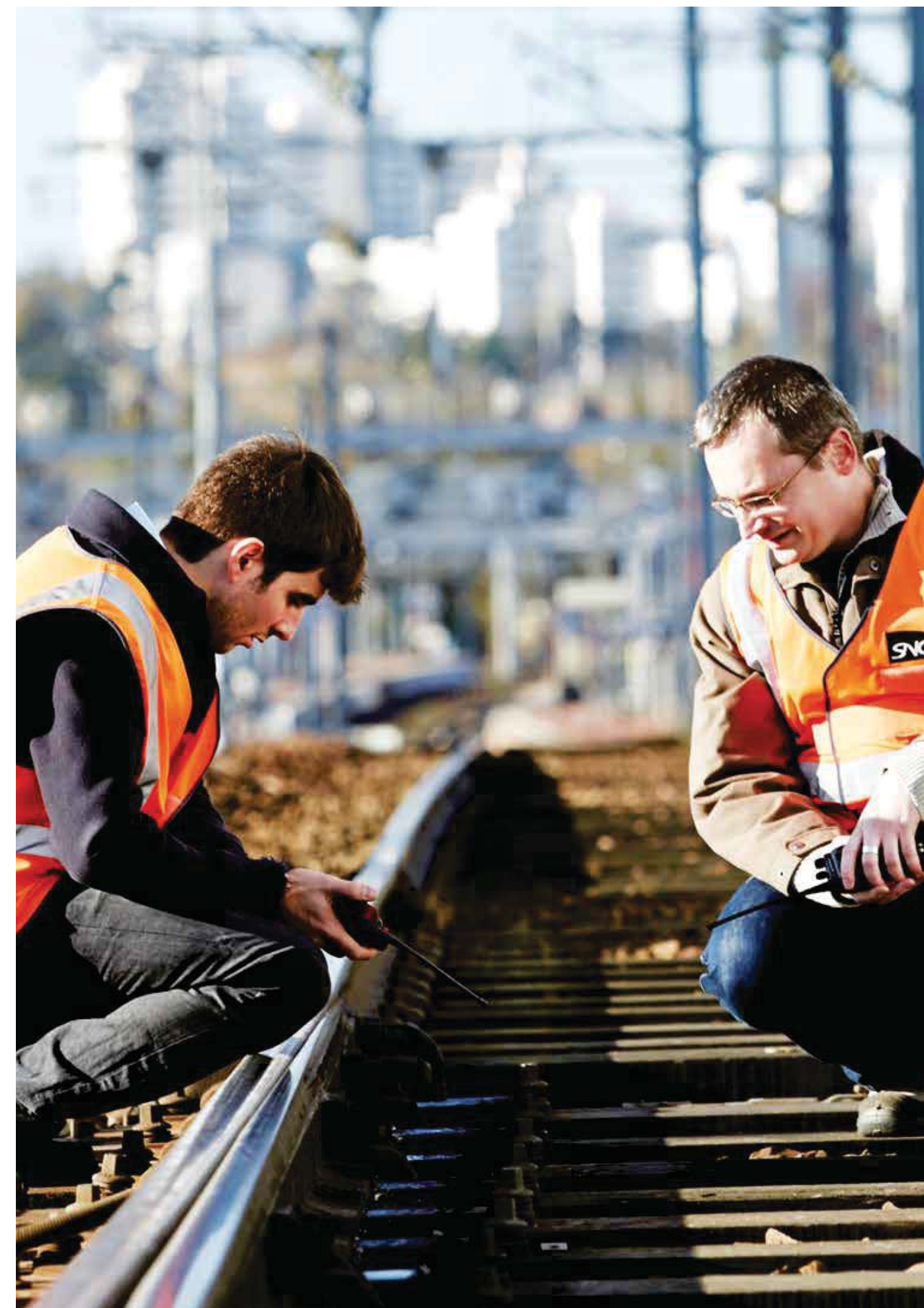


SOMMAIRE

L'ESSENTIEL DE LA CONCERTATION	9
1. LE CONTEXTE ET L'HISTORIQUE DU PROJET	11
1.1 LNMP, DE QUOI PARLE-T-ON ?	12
1.2 UN PROJET QUI SE PRÉCISE À CHAQUE ÉTAPE GRÂCE À UNE CONCERTATION CONTINUE	14
1.2.1 Un projet initié dès 1990	14
1.2.2 Le débat public en 2009	14
1.2.3 Les études préalables à l'enquête publique 2010-2015	15
> ÉTAPE 1 (2010-2011) :	16
Définir une zone de passage de 1000 m de large	
> ÉTAPE 2 (première partie) 2012-2013 :	18
Décider du nombre de gares nouvelles à créer et des sections de lignes mixtes à construire	
> ÉTAPE 2 (deuxième partie) 2014-2015 :	20
Définir précisément le tracé et l'implantation des gares nouvelles dans la perspective de l'enquête publique	
1.3 LA GOUVERNANCE	21
1.3.1 Le Cotech : l'instance de suivi des études	21
1.3.2 Le Copil : l'instance décisionnaire	22
2. L'ORGANISATION DE LA PRÉSENTE CONCERTATION	25
2.1 LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION	26
2.1.1 Choisir le tracé de 100 m de large	27
> Intégrer la ligne dans un environnement très riche	27
> Des variantes comparées pour aboutir au tracé	27
2.1.2 Préciser l'implantation des gares nouvelles	28
> Le projet de gare nouvelle du Biterrois	29
> Le projet de gare nouvelle du Narbonnais	30
> La desserte des Pyrénées-Orientales et de Perpignan	31
2.1.3 Préparer les modalités de financement et de réalisation du projet	31
dans la perspective de l'enquête publique	



2.2 LA CHARTE DE LA CONCERTATION LNMP ET SON GARANT.....	32
2.2.1 La charte LNMP pour conduire la concertation	32
2.2.2 Le garant pour veiller au bon déroulement de la concertation.....	33
2.3 LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION	34
2.3.1 Le dialogue avec les acteurs du territoire.....	34
> Les commissions consultatives	34
> Les ateliers thématiques : environnement, phasage et agriculture	34
> Les groupes de travail « Gare nouvelle et projet de territoire » à Narbonne et à Béziers	35
> La visite du chantier du Contournement de Nîmes et Montpellier (CNM) : un dispositif innovant pour informer et rassurer les élus	36
> L'Observatoire de la saturation	37
> Les rencontres bilatérales.....	37
2.3.2 L'information et la consultation du grand public	38
> Le dispositif d'information	38
> Le dispositif de participation et d'expression	41
3. SYNTHÈSE DE LA CONCERTATION AVEC LES ACTEURS DU TERRITOIRE	47
3.1 AUX COMMISSIONS CONSULTATIVES	48
3.2 AUX ATELIERS THÉMATIQUES ENVIRONNEMENT, PHASAGE ET AGRICULTURE	49
3.3 AUX GROUPES DE TRAVAIL « GARE NOUVELLE ET PROJET DE TERRITOIRE »	51
3.4 AUX RENCONTRES BILATÉRALES	51
4. SYNTHÈSE DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC	53
4.1 ANALYSE QUANTITATIVE DES EXPRESSIONS	54
4.1.1 En réunion publique	54
4.1.2 Par le biais des registres	56
4.1.3 Par le biais des questionnaires	57
4.1.4 Par le biais du site internet	59
4.2 SYNTHÈSE GÉOGRAPHIQUE DES EXPRESSIONS	59
4.2.1 Secteur « Gardiole, Mosson et Bassin de Thau »	59
4.2.2 Secteur « Vallée de l'Orb et de l'Hérault »	60
4.2.3 Secteur « Basse plaine de l'Aude »	60
4.2.4 Secteur « Corbières littorales »	61
4.2.5 Secteur « Plaine du Roussillon »	61
4.3 SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES EXPRESSIONS	62
4.4 ANALYSE DES RETOMBÉES MÉDIA	65
5. LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS ET LES SUITES À DONNER	67
6. ANNEXES	71



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE DEVIENT SNCF RÉSEAU

Au sein du groupe SNCF, l'un des premiers groupes mondiaux de mobilité et de logistique, SNCF Réseau développe, modernise et commercialise l'accès au réseau ferré dans une logique de solidarité du territoire. SNCF Réseau est le garant de la sécurité et de la performance de 30 000 km de lignes, dont 2000 de LGV avec 800 km supplémentaires en 2017.

Créé le 1er janvier 2015, suite à la réforme ferroviaire, et organisé autour de 4 métiers (accès réseau, circulation, maintenances et travaux, ingénierie et projets), SNCF Réseau réunit SNCF Infra, DCF et RFF au sein du groupe SNCF. Ce rapprochement stratégique vise à améliorer la qualité de service vis-à-vis de ses clients, parvenir à l'équilibre financier de ses activités d'ici 2020 et renforcer la qualité des déplacements de 5 millions de voyageurs et 25 000 tonnes de marchandises par jour.

Deuxième investisseur public français, comptant 52 000 collaborateurs pour un chiffre d'affaires prévisionnel 2015 de 6.4 milliards d'euros, SNCF Réseau fait de la maintenance et de la modernisation de l'infrastructure existante sa priorité stratégique. SNCF Réseau pilote à cet effet un grand plan de modernisation (+ de 2,5 milliards et 1500 chantiers / an) avec une priorité donnée aux trains du quotidien roulant sur le réseau classique.



Réunion publique le 15 avril 2015 à Caves

PRÉAMBULE

Ce document établit le **bilan de la concertation** menée par SNCF Réseau pour le projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) durant la **seconde moitié de l'étape 2 des études préalables à l'enquête d'utilité publique**, couvrant la période de novembre 2012 à juin 2015.

Il fait suite au bilan intermédiaire d'étape 2 mené sur la période de concertation de juillet 2011 à novembre 2012 et à la décision ministérielle n°2 du 15 décembre 2013 qui a ouvert la voie vers une nouvelle phase d'étude et de concertation :

- > définir précisément le tracé de 100 m de large,
- > choisir l'implantation précise des gares nouvelles dans le Biterrois, le Narbonnais et la desserte des Pyrénées-Orientales,
- > préparer le projet à présenter à l'enquête publique.

L'historique du projet LNMP, qui a connu plusieurs étapes majeures, est synthétisé en introduction de ce document. Le cœur du bilan, quant à lui, s'attache à faire ressortir :

- > les enjeux du projet,
- > le cadre de la concertation,
- > le dispositif de consultation mis en place auprès des acteurs du territoire,
- > le dispositif de concertation mis en place auprès du grand public,
- > une analyse de tous les avis recueillis,
- > les enseignements et conclusions à retenir pour faire avancer le projet.

Le présent bilan est rendu public et est disponible sur le site internet du projet :

www.lalignenouvelle.com. Il sera intégré au dossier d'enquête publique, accompagné du bilan de concertation d'étape 1, du bilan intermédiaire d'étape 2 ainsi que des 3 comptes-rendus rédigés par le garant de la concertation.



Réunion publique le 13 avril 2015 à Montpellier

L'ESSENTIEL DE LA CONCERTATION

Conformément à la demande du Ministre du 16 juin 2014, le tracé et les sites de gare nouvelle de la Ligne Nouvelle entre Montpellier et Perpignan (LNMP) ont été présentés par SNCF Réseau aux partenaires cofinanceurs. Dans la continuité du travail partenarial engagé depuis le débat public du printemps 2009, une nouvelle étape de concertation a permis de recueillir les avis et remarques du grand public et des acteurs du projet sur le tracé de 100m de large, l'implantation des gares nouvelles dans le biterrois et le narbonnais et la définition du projet dans la perspective de l'enquête publique. Elle s'est appuyée sur un dispositif d'information et de dialogue aussi complet que possible, répondant aux demandes des élus et aux souhaits émis par le Garant de la concertation avec l'objectif premier de donner la parole au plus grand nombre.

CINQ ENSEIGNEMENTS PRINCIPAUX RESSORTENT DE CETTE CONCERTATION.

1. Le fort soutien de l'ensemble des élus du territoire régional

La présence en tribune des élus cofinanceurs et soutenant le projet, les rencontres et échanges nombreux et constructifs avec les élus du territoire (commissions consultatives, rencontre bilatérales, ateliers « Gares nouvelles » et « Phasage »), ont montré **le fort soutien et la légitimité** dont dispose le projet LNMP auprès des élus du territoire régional, toutes sensibilités confondues.

2. Un public nombreux et attentif, un projet globalement attendu

Les dix réunions publiques d'avril 2015 ont réuni un public nombreux et attentif de près de **2000 personnes**. La durée de ces réunions - **4h** en moyenne - a permis de répondre de façon exhaustive et approfondie aux quelques **300 questions** et remarques exprimées. Les autres moyens de participation (cartes T, registres, site Internet...) ont complété les échanges avec **832 contributions** supplémentaires.

Ces questions et contributions portent sur les conditions de réalisation et d'insertion du projet, sans que son opportunité soit remise en cause. Beaucoup de demandes concernent l'accélération de son calendrier de réalisation, notamment pour libérer un foncier gelé depuis trop longtemps.

3. Des réponses argumentées sur le tracé et l'emplacement des gares nouvelles

Le choix du tracé et l'emplacement des gares nouvelles constituaient le cœur de la concertation. Les avis et remarques recueillis permettent une prise de décision argumentée :

- **Sur le tracé à retenir** : parmi les variantes de tracé étudiées et présentées lors des commissions consultatives, en réunion publique et dans les mairies concernées, celle proposée par SNCF Réseau a été acceptée dans son ensemble.
- **Sur l'emplacement des gares nouvelles** : la concertation a permis de définir les sites

préférentiels des futures gares : le site dit « A75 » pour le biterrois et le site « Pont des Charrettes » pour le narbonnais (cf. cartes).

- **Sur l'opportunité d'une halte au Nord des Pyrénées-Orientales** : aucun soutien ne s'est manifesté en faveur de cette option, les contributions reçues s'opposant même à sa réalisation privilégiant la gare actuelle de Perpignan.

4. Trois territoires à enjeux forts et spécifiques

Au-delà des préoccupations communes à tous les territoires traversés (bruit, insertion paysagère, hydraulique, viticulture et foncier), 3 problématiques d'insertion ont émergé avec force.

- **Dans la Plaine du Roussillon**, la mixité de la ligne nouvelle est remise en cause par crainte des nuisances potentielles. Beaucoup d'acteurs souhaitent différer la jonction au tunnel franco-espagnol dans l'attente d'un trafic marchandises suffisant et s'opposent à tout contournement de la gare de Perpignan.
- **Dans les basses plaines de l'Aude**, un viaduc d'environ huit kilomètres est demandé par le territoire pour pallier tout risque d'inondation supplémentaire.
- **À l'Est de Béziers**, sur la commune de Villeneuve-lès-Béziers, le projet touche un nombre élevé d'habitations, ce qui induit une problématique foncière et de relogement d'une ampleur particulière.

5. Une attente générale concernant le calendrier et le financement du projet

Public, élus et acteurs socio-économiques se retrouvent pour demander des **éclaircissements sur les modalités de réalisation effective du projet**, notamment en termes de financement, de phasage et de foncier. Un travail partenarial avec les collectivités est attendu dans le cadre de la mission financement.



01 LE CONTEXTE ET L'HISTORIQUE DU PROJET

1.1 LNMP, DE QUOI PARLE-T-ON ?

La Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) prévoit la création de 150 km de ligne ferroviaire entre le Contournement de Nîmes et Montpellier (CNM), en cours de réalisation, et la section internationale Figueras-Perpignan et sa prolongation vers Barcelone. En partie mixte, elle pourra accueillir des trains de voyageurs et des trains de marchandises. En complément de la ligne actuelle modernisée, elle permettra de renforcer l'offre ferroviaire pour les voyageurs (plus de TGV® et de TER®) et les marchandises, créant ainsi les conditions d'un report modal plus important.

Soutenu par l'Europe, la France et la Région, le projet LNMP bénéficie de la mobilisation de la plupart des collectivités territoriales du Languedoc-Roussillon qui en font un levier majeur pour leur développement et leur attractivité. Ce grand projet ferroviaire prévoit notamment la création de deux gares nouvelles à l'Ouest

de Narbonne et à l'Est de Béziers, complémentaires des gares de centre ville, dévolues à la desserte régionale, qui seront elles aussi modernisées.

La création de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan répond donc à la fois à des enjeux de déplacements régionaux, nationaux et européens et vise à :

→ Faciliter les déplacements quotidiens grâce au train :

- avec des trains plus fréquents, plus fiables, plus rapides, pour les trajets quotidiens comme les voyages longues distances,
- avec des liaisons directes entre les agglomérations de la région et des temps de parcours réduits,
- avec un accès facilité à la grande vitesse.

→ Préserver l'environnement par le rail :

Plus de voyageurs et de marchandises sur les rails signifie moins de voitures et de camions sur les routes, donc moins d'émissions de CO2.

→ Développer la région par le rail.



La grande vitesse ferroviaire représente un véritable levier d'aménagement, de développement et d'attractivité pour le territoire.

Du Languedoc aux Pyrénées, à la confluence du réseau européen grande vitesse (lignes Est-Ouest de l'Espagne à l'Italie, Nord-Sud de Berlin à la Méditerranée), la ligne nouvelle est le dernier maillon attendu pour boucler la liaison France-Espagne. Aller plus vite plus loin, venir plus vite et de plus loin est, en définitive, un atout qui profite à toutes les dynamiques régionales (économie, tourisme, emploi, pôles universitaires, culture...), stimulées par des liaisons efficaces et compétitives avec d'autres régions, la France, l'international. Enfin, le renforcement du fret ferroviaire offrira une plus grande capacité et des flux logistiques fiabilisés sur longue distance à l'échelle européenne.

LNMP, C'EST...

→ 150 km de ligne nouvelle

→ 3 départements traversés :

Hérault, Aude, Pyrénées-Orientales

→ 55 communes concernées :

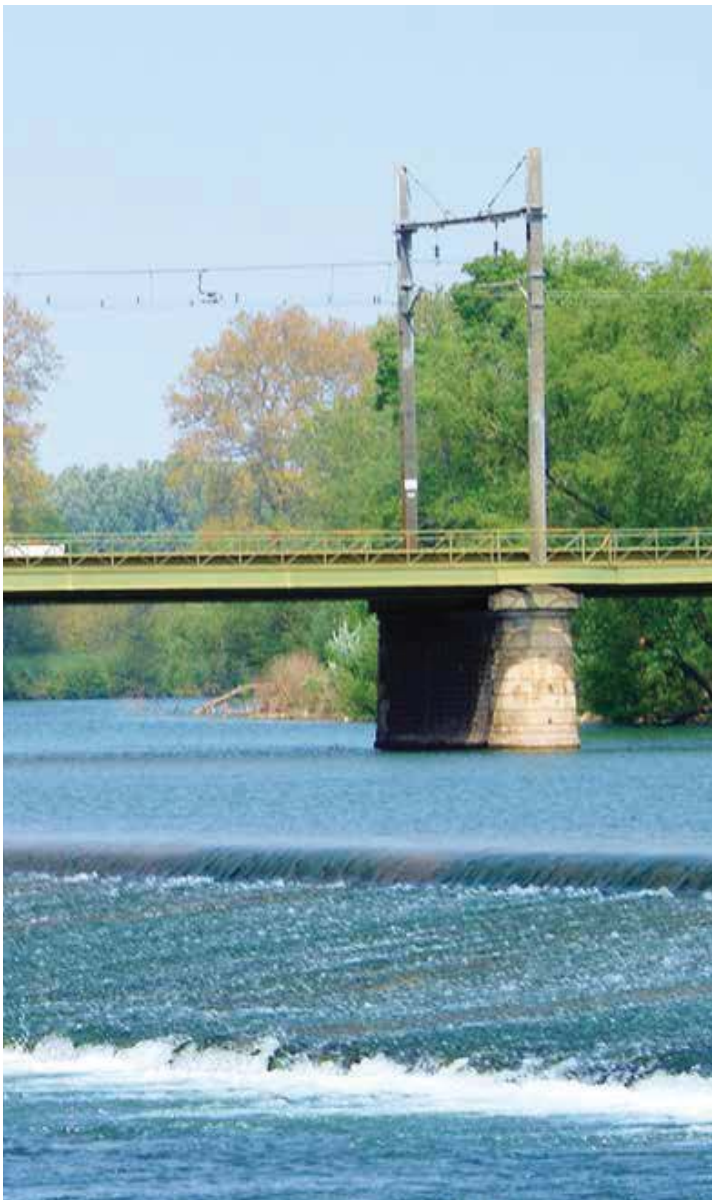
Bages, Baho, Baixas, Balaruc-le-Vieux, Bessan, Béziers, Bouzigues, Castelnaud-de-Guers, Caves, Cers, Coursan, Cuxac d'Aude, Espira-de-l'Agly, Fabrègues, Fitou, Florensac, Gigean, La Palme, Lattes, Le Soler, Lespignan, Loupian, Marcorignan, Mèze, Montagnac, Montblanc, Montpellier, Montredon-Corbières, Moussan, Narbonne, Nevian, Nissan-Lez-Ensérune, Opoul-Périllos, Perpignan, Peyrac-de-Mer, Peyrestortes, Pinet, Pomerols, Portel-des-Corbières, Portiragnes, Poussan, Rivesaltes, Roquefort-des-Corbières, Saint Thibéry, Saint-Estève, Saint-Jean-de-Vedas, Salses-le-Château, Sauvian, Sigean, Toulouges, Treilles, Vendres, Villeneuve-la-Rivière, Villeneuve-lès-Béziers, Villeneuve-les-Maguelone, Villeveyrac

→ Une ligne mixte* de Montpellier à Béziers,

→ Une ligne dédiée aux voyageurs à grande vitesse de Béziers à Rivesaltes

La création d'une ligne mixte de Rivesaltes à Toulouges devrait être confirmée.

* Sections de ligne aptes à accueillir à la fois les trains de voyageurs et les trains de marchandises



1.2 UN PROJET QUI SE PRÉCISE À CHAQUE ÉTAPE GRÂCE À UNE CONCERTATION CONTINUE

1.2.1 UN PROJET INITIÉ DÈS 1990

À la fin des années 1980, de nombreux projets de lignes à grande vitesse sont mis à l'étude par la SNCF, parmi lesquels celui du « TGV Languedoc-Roussillon ». Cette ligne, prolongation naturelle du projet du « TGV Méditerranée » (devant relier Valence à Marseille et Montpellier) visait à transporter des voyageurs à grande vitesse entre Montpellier et la frontière espagnole. Après son inscription au schéma national des lignes ferroviaires à grande vitesse de 1992, document de planification territoriale majeur, les études d'Avant-projet sommaire (APS) sont réalisées de 1993 à 1995 puis approuvées le 9 mai 1995 par décision ministérielle. Un tracé est alors retenu.

Cette même année, deux évènements viennent freiner l'avancée du projet « TGV Languedoc-Roussillon » :

- le projet de LGV Méditerranée n'atteint plus Montpellier mais s'arrête à l'ouest de Nîmes.
- le rapport « Rouvillois » sur les « perspectives en matière de création de nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse » repousse à plus long terme sa réalisation.

En 2000, le projet est à nouveau sur les voies. En effet, le tracé consacré en 1995 est qualifié de *Projet d'intérêt général (PIG)* afin de réserver les terrains nécessaires. La même année, d'autres projets sur l'ensemble de l'axe ferroviaire du Languedoc-Roussillon font également l'objet de décisions importantes :

- **au Nord** : démarrage des études d'APS pour le contournement mixte (TGV/Fret) de Nîmes et Montpellier (CNM),
- **au centre** : modernisation de la ligne existante entre Montpellier et Perpignan,
- **au Sud** : enquête publique sur la section Perpignan-Le Perthus pour une future liaison mixte de Perpignan à Figueras (et, au-delà, Barcelone).

De 2000 à 2009, l'axe languedocien revient sur le devant de la scène : en mai 2005, le CNM est déclaré d'utilité publique et, 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. Les objectifs du projet initial devaient 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 prévisible des flux de marchandises nationaux et européens.

1.2.2 LE DÉBAT PUBLIC EN 2009

Le débat public, organisé du 3 mars au 3 juillet 2009 sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), a permis à SNCF Réseau de questionner l'ensemble des acteurs et le grand public sur l'opportunité du projet, les différents scénarios possibles, l'implantation de gares nouvelles, le couloir de passage et la mixité du projet.

Le 26 novembre 2009, le Conseil d'Administration de SNCF Réseau a décidé de :

- poursuivre les études relatives à la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan sous l'égide d'un Comité de pilotage (COFIL) associant notamment l'Etat et les collectivités territoriales participant au financement des 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.

Le public invité a pu s'exprimer largement, informé par les divers moyens de communication et de participation mis en œuvre par la Commission Particulière du débat public :

- 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 et sujets traités par les radios ou télévisions.

À l'issue de ce débat riche et instructif, l'opportunité du projet est confirmée et un couloir de passage de 5 km de large est défini.



Réunion publique du 3 avril 2009 à Béziers



UN PROCESSUS DE CONCERTATION CONTINUE MIS EN PLACE TOUT AU LONG DES ÉTUDES

Fort des enseignements tirés des études préalables au débat public et du débat lui-même, SNCF Réseau a souhaité poursuivre et renforcer son dispositif de concertation lors des études préalables à la déclaration d'utilité publique. La concertation mise en place a comme but de maintenir un fil continu de dialogue et d'information avec les acteurs du territoire et le public, d'enrichir le projet, de faciliter son acceptation et de préparer la déclaration d'utilité publique. À l'issue de chaque temps fort de concertation, SNCF Réseau publie un bilan de la concertation et le garant un compte-rendu. Le Préfet, quant à lui, s'engage à lancer une consultation formelle auprès des acteurs dans la perspective de l'obtention de la décision ministérielle.

Pour en savoir plus sur la concertation continue menée en deuxième moitié d'étape 2, lire la partie 2 p.25 (L'organisation de la présente concertation).

L'ÉTAPE 3 des études préalables à l'enquête d'utilité publique concernera la production de l'ensemble des dossiers réglementaires nécessaires à la mise à l'enquête publique du projet, y compris les mesures et principes d'insertion dans l'environnement.

1.2.3 LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE PUBLIQUE 2010-2015

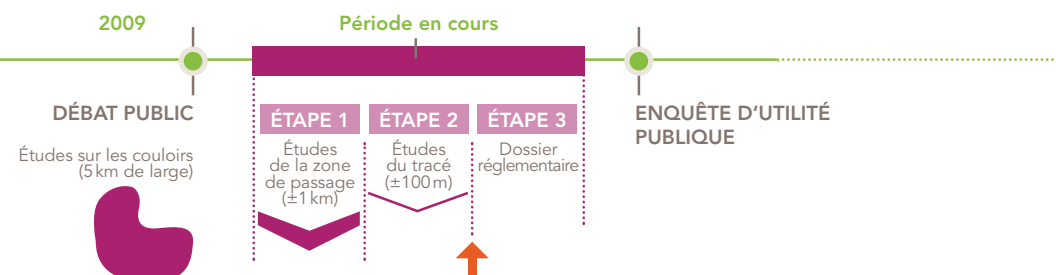
TROIS ÉTAPES CLÉS POUR ARRIVER À L'ENQUÊTE PUBLIQUE

L'ÉTAPE 1 des études préalables à l'enquête d'utilité publique s'est déroulée entre 2010 et 2011. Elle a eu pour objectif de passer du couloir d'étude du débat public (5 km de large) à une zone de passage préférentielle (en moyenne 1 km de large) et de préciser plusieurs éléments essentiels au projet : définition de la desserte régionale par le Conseil régional du Languedoc-Roussillon, réflexion sur les perspectives en termes de potentiel « fret » notamment.

L'ÉTAPE 2 des études préalables à l'enquête d'utilité publique a, dans une première phase, précisé la politique de desserte « grande ligne » et les sections de ligne nouvelle aptes à la mixité des circulations (études 2012-2013). La seconde phase correspond à celle détaillée dans le présent bilan de concertation :

- les variantes de tracé ont été étudiées et comparées,
- les éléments d'analyse préalables à l'étude d'impact ont été finalisés sur la base du projet pressenti,
- les sites précis d'implantation de gare nouvelle dans le Biterrois et le Narbonnais ont été définis suite à des études comparées.

CALENDRIER DU PROJET



> ÉTAPE 1 (2010-2011) : DÉFINIR UNE ZONE DE PASSAGE DE 1000 M DE LARGE

Cette première étape visait à retenir une zone de passage préférentielle d'environ 1 000 mètres de large, à l'intérieur de laquelle serait étudié le meilleur tracé possible. Les différentes actions menées lors de cette étape furent :

- le recueil des données,
- la réalisation d'un diagnostic territorial à partir de quatre familles d'enjeux (milieu humain, milieu physique, milieu naturel, paysage et patrimoine) et leur hiérarchisation,
- la recherche des options de passage,
- l'analyse comparative des options de passage,
- l'étude et la définition d'une zone de passage préférentielle (environ 1 km).

Soucieux de poursuivre le dialogue avec l'ensemble des parties prenantes, SNCF Réseau a mis en place un large dispositif de concertation. Une charte de la concertation a été validée et un garant a été nommé pour veiller à sa bonne application**. De nombreuses actions ont été lancées :

** Lire partie 2 p.32 (2.2 La Charte de la concertation et son garant)

*** Lire partie 1 p.21 (1.3 La Gouvernance) et partie 2 (2.3.1 Le dialogue avec les acteurs)

→ 2 COMITÉS TECHNIQUES (COTECH)**

- Cotech n°1, le 10 septembre 2010
- Cotech n°2, le 25 mai 2011

→ 3 COMITÉS DE PILOTAGE (COPIL)

- Copil n°1, le 3 décembre 2010
- Copil n°2, le 12 mai 2011
- Copil n°3, le 16 juin 2011

→ 1 COMITÉ PARTENARIAL

Copart n°1, le 24 juin 2010

→ 3 SESSIONS DE COMMISSIONS CONSULTATIVES

- Premier cycle de 5 commissions : du 13 au 17 septembre 2010
- Deuxième cycle de 5 commissions : du 15 au 19 novembre 2010
- Troisième cycle de 3 commissions : du 26 au 28 janvier 2011

→ 7 ATELIERS

- 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

→ 6 RÉUNIONS PUBLIQUES

- Gigan, 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

Plus de 150 réunions bilatérales, avec les organismes professionnels, les syndicats, les fédérations, les chambres consulaires, les entreprises, l'Etat et ses services, les collectivités, les particuliers.



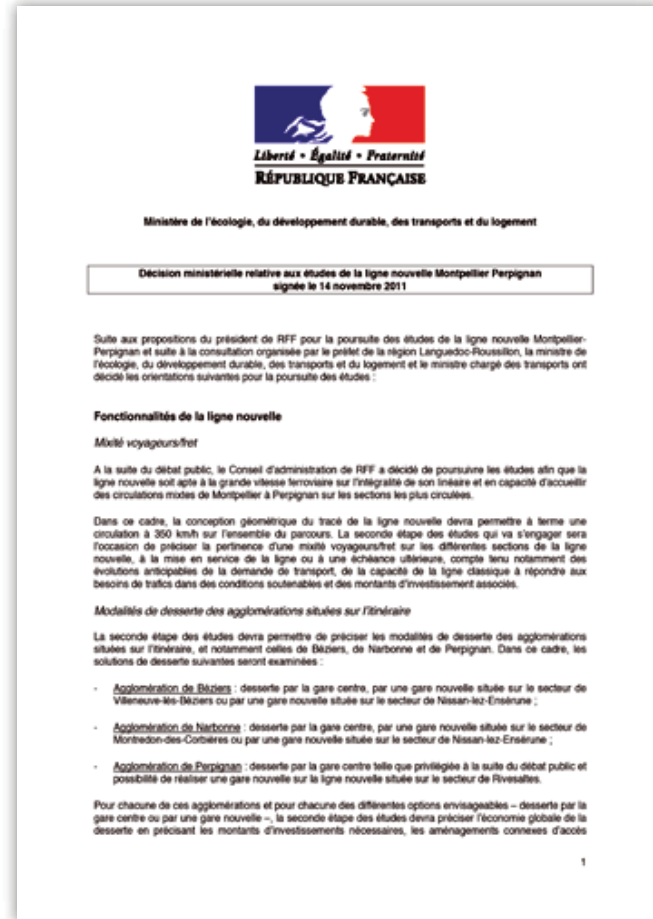
La concertation a permis de relever des enseignements utiles à l'avancée du projet :

- un diagnostic du couloir d'étude largement partagé entre SNCF Réseau et les acteurs du territoire,
- une hiérarchisation des enjeux qui a fait consensus,
- un débat constructif, et donc à poursuivre, sur les options de passage, qui a souvent tourné autour du tracé historique proposé en 1995
- des avis encore partagés sur les sites potentiels de gares nouvelles.

À l'issue de ces dix-huit mois de travail collectif (3500 personnes ont participé à la concertation) un bilan a été rédigé, complémentaire du compte-rendu remis par le garant de la concertation.

Le 14 novembre 2011, la décision ministérielle n°1 est signée. Le Ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer et le secrétaire d'État chargé des Transports :

- actent la zone de passage préférentielle,
- demandent de préciser les modalités de desserte des agglomérations situées sur l'itinéraire : Béziers, Narbonne et Perpignan,
- demandent la poursuite des études pour préciser la pertinence d'une mixité voyageurs et fret sur les sections les plus circulées de la ligne nouvelle.



Décision ministérielle n°1 du 14 novembre 2011



> ÉTAPE 2 (PREMIÈRE PARTIE) 2012-2013 : DÉCIDER DU NOMBRE DE GARES NOUVELLES À CRÉER ET DES SECTIONS DE LIGNES MIXTES À CONSTRUIRE

Après l'étape 1 des études préalables à l'enquête publique, qui a abouti à la définition d'une zone de passage préférentielle (ZPP), les études d'étape 2 ont pour objectifs :

- d'identifier et de comparer, au sein de la zone de passage, les variantes de tracé identifiées, en vue de proposer celle qui sera présentée dans le dossier d'enquête publique,
- de préciser les fonctionnalités ferroviaires du projet, tant en termes de mixité que de desserte,
- de préciser l'emplacement des sites de gares nouvelles et les possibilités de phasage du projet.

Une nouvelle phase de concertation permet d'échanger avec les acteurs et le grand public sur ces nouvelles données. une information continue sur l'avancement

→ 5 COTECH

- Cotech n°3, le 10 février 2012
- Cotech n°4, le 25 avril 2012
- Cotech n°5, le 30 mai 2012
- Cotech n°6, le 27 juin 2012
- Cotech n°7, le 27 septembre 2012

→ 3 COFIL

- Copil n°4, le 14 mars 2012
- Copil n°5, le 27 juillet 2012
- Copil n°6, le 8 octobre 2012

→ 2 COMITÉS PARTENARIAUX

- Copart n°2, le 4 juillet 2011
- Copart n°3, le 19 novembre 2012

→ 8 COMMISSIONS CONSULTATIVES

- **4^{ème} session des commissions consultatives**, du 2 au 8 février 2012 (Perpignan, La Palme, Narbonne, Béziers, Montpellier). Rappel de la ZPP et visualisation des premières variantes de tracé.
- **5^{ème} session des commissions consultatives**, le 26 juin, le 2 juillet et le 4 juillet 2012 (Mèze, Opoul-Périllos, Narbonne). Nouvelle présentation des variantes de tracé.

→ 18 ATELIERS THÉMATIQUES

- **Environnement n°3**, le 8 juillet 2011 à Montpellier. Méthodologie des inventaires Faune/Flore/Habitat
- **Territoire et mobilité**, le 28 septembre 2011 à Montpellier. Diagnostic des dynamiques territoriales et des déplacements voyageurs
- **Transport de marchandises n°2**, le 13 octobre 2011 à Perpignan. Perspectives de développement des activités fret et logistique en Languedoc-Roussillon
- **Agriculture, viticulture, foncier n°3**, le 14 octobre 2011 à Narbonne.

du projet est donc engagée. Plusieurs modalités de contribution ont été proposées pour permettre la « remontée » et le traitement par SNCF Réseau de questions, remarques, suggestions ou points d'attention sur le projet et sur son insertion dans les communes traversées :

- le site internet www.lalignenouvelle.com, avec possibilité de poser des questions,
- des expositions dans les mairies et les gares,
- des cartes postales avec carte T,
- un film en 3D,
- des interviews vidéos des acteurs mises en ligne,
- des relations presse,
- un spot TV.

À nouveau, les citoyens, les élus et les acteurs du territoire ont été au rendez-vous pour apporter leurs contributions. Le dispositif de concertation et de gouvernance mis en place était le suivant :

Modalités de la convention de partenariat entre SNCF Réseau et la profession agricole.

- **Desserte du territoire n°1**, le 10 et le 14 novembre 2011 à Colombiers
 - > volet 1 - Stratégie foncière et environnementale
 - > volet 2 - Projets urbains
 - > volet 3 - Mobilité et intermodalité
 - > volet 4 - La gare vue par les acteurs socio-économiques
- **Environnement n°4**, le 31 janvier 2012 à Montpellier. Résultats des inventaires écologiques et présentation de la construction des variantes de tracé.
- **Desserte du territoire n°2**, le 1^{er}, le 2 et le 5 mars 2012 (Béziers, Narbonne, Nissan-lez-Enserune). Présentation des différents projets urbains, des études de trafic et de l'accessibilité des gares.
- **Agriculture, viticulture et foncier n°4**, le 15 mai 2012 à Narbonne. Présentation des études agricoles, foncières et du marché foncier.
- **Paysages n°2**, le 29 mai 2012 à Montpellier. Diagnostic paysager, sensibilités environnementales et hiérarchisation des enjeux.
- **Hydraulique n°2**, le 5 juin 2012 à Narbonne. Présentation des modèles hydrauliques.
- **Desserte du territoire n°3**, le 18, 19 et 20 juin 2012 (Béziers, Nissan-lez-Enserune, Narbonne). Finalisation du projet urbain. Analyse des sites potentiels.

→ 6 RÉUNIONS PUBLIQUES

Débat sur la desserte du territoire, les variantes de tracé et sur la mixité

- Séquence 1 – Peyrestortes, le 3 juillet 2012
- Séquence 2 - La Palme, le 2 juillet 2012
- Séquence 3 - Narbonne, le 4 juillet 2012
- Séquence 3 - Nissan-lez-Enserune, le 5 juillet 2012
- Séquence 4 – Béziers, le 26 juin 2012
- Séquence 5 – Gigean, le 27 juin 2012

→ **Plus de 90 réunions bilatérales**, menées avec les maires des communes concernées qui en ont formulé la demande.

27 JUIN 2013 : LE RAPPORT DURON FREINE MOMENTANÉMENT L'AVANCÉE DU PROJET

Le 27 juin 2013, la commission « Mobilité 21 », présidée par le député Philippe Duron, remet son rapport « Pour un schéma national de mobilité durable ». La commission avait pour mission de hiérarchiser les projets du Schéma national sur les infrastructures de transport (Snit) élaboré en 2011 par le précédent gouvernement. Évalué à 245 milliards d'euros sur 25 ans, le coût du Snit est considéré comme non « soutenable financièrement » par le ministre délégué aux transports.

Constatant que les réseaux de transport sont « bien développés » au niveau national, la commission recommande avant tout l'entretien et l'amélioration des réseaux routiers, fluviaux et ferroviaires existants (notamment la modernisation du fret ferroviaire et des liaisons ferroviaires de proximité). En matière d'investissements de développement, elle donne la priorité au renforcement des plates-formes portuaires de niveau européen (Le Havre-Rouen, Marseille, Dunkerque). En ce qui concerne les investissements ferroviaires, elle privilégie le traitement des nœuds à enjeux du réseau (Lyon, Paris, Marseille, etc.) à la création de nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse (LGV). Par ailleurs, la commission estime qu'il faut rénover les modalités de financement et la gouvernance de la politique des transports. À cette fin, elle suggère la tenue d'assises nationales sur le financement des infrastructures et des services de transports. Elle souhaite que les collectivités territoriales et le Parlement soient mieux associés aux décisions d'investissement de l'Etat. Elle propose également plusieurs pistes de réflexion (recours à l'épargne privée, contrat de partenariat et contrat de concession, etc.).

LA COMMISSION HIÉRARCHISE LES 63 PROJETS DU SNIT EN TROIS GROUPES :

→ les projets prioritaires à mener sur la période 2014-2030 (scénario n°1), selon deux scénarios alternatifs, d'un montant de 8 à 10 milliards d'euros pour le premier et de 28 à 30 milliards pour le second,

→ les projets de seconde priorité à réaliser entre 2030 et 2050 (scénario n°2),

→ les projets à engager au-delà de 2050 (pour la plupart des lignes à grande vitesse « LGV »), (scénario n°3).

Le Premier ministre annonce, le 9 juillet 2013, le plan d'investissement retenu par le gouvernement.

La Commission « Mobilité 21 » a considéré que : « la réalisation [du projet] LNMP relevait d'une seconde temporalité (scénario n°2). Toutefois, considérant qu'elle ne pouvait être entièrement affirmative sur le moment à partir duquel il pourrait être nécessaire d'engager l'opération, la Commission a prévu d'inscrire en premières priorités une provision pour engager en tant que de besoin avant l'horizon 2030 de premiers travaux en lien avec le projet ».

L'attente de ces conclusions de la commission « Mobilité 21 » marque un léger fléchissement dans le calendrier de réalisation du projet. L'équipe LNMP a toutefois tenu à maintenir le dialogue avec les élus locaux. De mars à mai 2013, l'équipe LNMP a rencontré individuellement les 55 maires des communes concernées. À l'ordre du jour des réunions : rappel des enjeux du projet, des variantes étudiées, des études en cours et point sur le planning des prochaines étapes de concertation.



À l'issue de cette nouvelle phase de travail collectif, un nouveau bilan « point d'étape intermédiaire » est élaboré.* Celui-ci annonce les avancées suivantes :

- la volonté d'une majorité des acteurs de la concertation de concevoir une ligne à grande vitesse mixte sur l'intégralité de son parcours, SNCF Réseau expliquant que la mixité de la ligne n'est pas nécessaire pour faire circuler l'ensemble du trafic prévu mais qu'elle ira « le plus loin possible après Béziers »,
- l'étude de plusieurs variantes afin de répondre au Grenelle de l'environnement et plus précisément « privilégier les solutions respectueuses de l'environnement, en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable. »
- l'étude approfondie des possibilités de desserte et des différents sites potentiels pour les gares nouvelles, ainsi que l'implication des collectivités locales et du grand public ont permis au COPIL du 8 octobre 2012 de choisir unanimement 2 gares nouvelles à Béziers et Narbonne.

* Se référer au bilan intermédiaire de la concertation.

Le 15 décembre 2013, la décision ministérielle n°2 est signée et acte officiellement :

- pour l'agglomération de Béziers : desserte par une **gare nouvelle située à l'Est de Béziers**,
- pour l'agglomération de Narbonne : desserte par une **gare nouvelle située sur le secteur de Montredon-des-Corbières**,
- pour l'agglomération de Perpignan : **desserte, dans un premier temps par la gare existante** (et étude d'éventuelles mesures conservatoires pour une gare nouvelle au Nord de Perpignan, dans le secteur de Rivesaltes),
- que la **ligne nouvelle sera mixte** (voyageurs et fret) **entre Montpellier et Béziers** et non mixte jusqu'à la plaine du Roussillon, et qu'en conséquence, conformément à l'approbation ministérielle du 14 novembre 2011, la zone de passage préférentielle retenue pour la recherche de tracés sur la section entre Salses-le-Château et Peyriac-de-Mer est la zone « médiane »,
- que la **mixité dans la plaine du Roussillon**, entre l'extrémité de la section internationale à Perpignan et Rivesaltes, doit faire l'**objet d'études approfondies** en ce qui concerne la faisabilité technique, le coût, l'impact sur l'environnement et la pertinence de la mixité sur cette section, notamment pour la robustesse de l'exploitation.

> ÉTAPE 2 (DEUXIÈME PARTIE) 2014-2015 : DÉFINIR PRÉCISÉMENT LE TRACÉ ET L'IMPLANTATION DES GARES NOUVELLES DANS LA PERSPECTIVE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Si, depuis 2009, le dialogue et les échanges sur le projet LNMP sont continus via les différentes phases de concertation et le mode de gouvernance mis en place, une annonce ministérielle augure un nouveau temps fort du projet.

Le 16 juin 2014, la lettre de M. Cuvillier, Ministre délégué chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, adressée à M. Pierre de Bousquet de Florian, Préfet de Région Languedoc-Roussillon et à M. Christian Bourquin, Président du Conseil régional du Languedoc-Roussillon (c'est-à-dire les deux présidents du Comité de pilotage), fixe le calendrier du projet jusqu'au lancement de l'enquête publique.

«...Dans la perspective de cette ambition renouvelée et de la confirmation de la volonté des collectivités partenaires, j'ai demandé à Réseau Ferré de France de prendre les dispositions nécessaires afin que le comité de pilotage, que vous co-présidez avec le préfet de région Languedoc-Roussillon, me propose un tracé définitif de la ligne à la fin de l'année 2015. Une fois ce tracé approuvé, je retiens l'objectif d'un lancement de l'enquête publique d'ici la fin 2016. »



Décision ministérielle n°2 du 15 décembre 2013



Lettre M. Cuvillier du 16 juin 2014

1.3 LA GOUVERNANCE

Le dispositif de gouvernance a été fixé pour l'ensemble des études préalables à l'enquête d'utilité publique dans la lettre du 8 février 2010 du Ministre au Préfet de région.

Les différents échelons de l'État (administrations centrales, services déconcentrés sous l'autorité des préfets) et les collectivités qui cofinancent l'opération (Région Languedoc-Roussillon, Conseils départementaux des Pyrénées Orientales et de l'Aude, Montpellier Méditerranée Métropole, Communautés d'agglomération du Grand Narbonne, de Béziers Méditerranée, d'Hérault Méditerranée, de Carcassonne, de Perpignan Méditerranée), participent à la réalisation du projet LNMP. Cette gouvernance permet de prendre ou de préparer des décisions cohérentes et partagées au fil du déroulement des études et des différentes étapes de concertation. Dans le cadre du projet LNMP, la gouvernance s'articule autour de deux instances qui ont pour objectif d'informer, de coordonner, de piloter et d'aider le Ministre dans sa prise de décision : le comité technique (Cotech) et le comité de pilotage (Copil).

1.3.1 LE COTECH : L'INSTANCE DE SUIVI DES ÉTUDES

Le Cotech, au sein duquel chaque partenaire est représenté, assure le suivi des études du projet et prépare les choix du Copil. Il se réunit autant que nécessaire pour :

- se faire présenter régulièrement, par SNCF Réseau, l'avancement des études techniques et des procédures administratives,
- s'accorder sur des orientations majeures du projet,
- préparer les décisions à l'ordre du jour du comité de pilotage.

Il est composé des représentants :

- du Préfet de région et des services techniques du ministère des Transports,
- de SNCF Réseau,
- des services techniques des collectivités territoriales qui financent le projet.

5 comités techniques ont été organisés durant la seconde partie de l'étape 2 :

LE COTECH N°8, LE 23 AVRIL 2014

- Rappel des décisions du DM n°2 du 15/12/13.
- Identification des tâches à conduire : Analyse des variantes / Phasage / Raccordement / Gares.
- Point sur les conventions de financement « études ».
- État des lieux et finalisation de la convention de financement des acquisitions foncières.

LE COTECH N°9, LE 2 JUIN 2014

- Point sur les délibérations préalables à la signature de la convention relative aux acquisitions foncières.
- Marchés d'études à engager.
- Partage et validation du calendrier jusqu'à la fin 2015.

LE COTECH N°10, LE 19 SEPTEMBRE 2014

- Retours des délibérations « convention sur les acquisitions foncières » + calendrier des appels de fonds.
- Calendrier des études et de la concertation (élus et grand public).
- Présentation de l'analyse multicritères.
- Proposition des variantes de tracé par secteur.

LE COTECH N°11, LE 13 MARS 2015

- Point financier et foncier.
- Point sur la concertation et la gouvernance.
- Présentation de la variante de tracé proposée et ses entrées en terre.

LE COTECH N°12, LE 2 JUIN 2015

- Point financier et foncier.
- Enseignements des réunions publiques.
- Présentation de la proposition de tracé.
- Présentation de la composition du dossier ministériel et de ses principaux éléments.



1.3.2 LE COPIL : L'INSTANCE DÉCISIONNAIRE

Le Copil est chargé de définir et de valider les orientations et les conditions de poursuite du projet. Il rassemble le Président du Conseil régional, les représentants des partenaires cofinanciers : le Préfet de région et les représentants du ministère, SNCF Réseau, les Présidents de toutes les collectivités partenaires du financement.

Il rassemble :

- 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 SNCF Réseau ou son représentant.



Copil n°10, le 23 juin 2015 à Montpellier

4 comités de pilotage ont eu lieu durant la seconde partie de l'étape 2 :

LE COPIL N°7, LE 9 JANVIER 2014 :

- Travaux SNCF Réseau suite au COPIL 6 du 8 octobre 2012
- Point financier – Convention de financement
- Programme d'étude suite au Copil

LE COPIL N°8, LE 18 JUIN 2014

- Validation de la convention relative aux acquisitions foncières
- Marchés d'études à engager
- Partage et validation du calendrier jusqu'à la fin 2015

LE COPIL N°9, LE 22 OCTOBRE 2014

- Rappel des décisions
- Présentation des résultats de l'analyse des variantes par secteur
- Calendrier de la concertation
- Point financier

LE COPIL N°10, LE 23 JUIN 2015

- Annonce, par les décideurs, du tracé et des sites de gare nouvelle qui seront proposés au Ministre.

À l'issue de ce Copil, un Comité partenarial (Copart) sera organisé le 10 juillet 2015. SNCF Réseau réunira les acteurs du territoire afin de les informer sur les décisions et orientations prises en Copil.

LE PRÉSENT DOCUMENT ÉTABLIT LE BILAN DE CETTE NOUVELLE ÉTAPE DE CONCERTATION, PRÉPARATOIRE À LA DÉCISION MINISTÉRIELLE N°3 ATTENDUE D'ICI LA FIN 2015.



Réunion publique le 16 avril 2015 à Portel-des-Corbières

02

L'ORGANISATION DE LA PRÉSENTE CONCERTATION

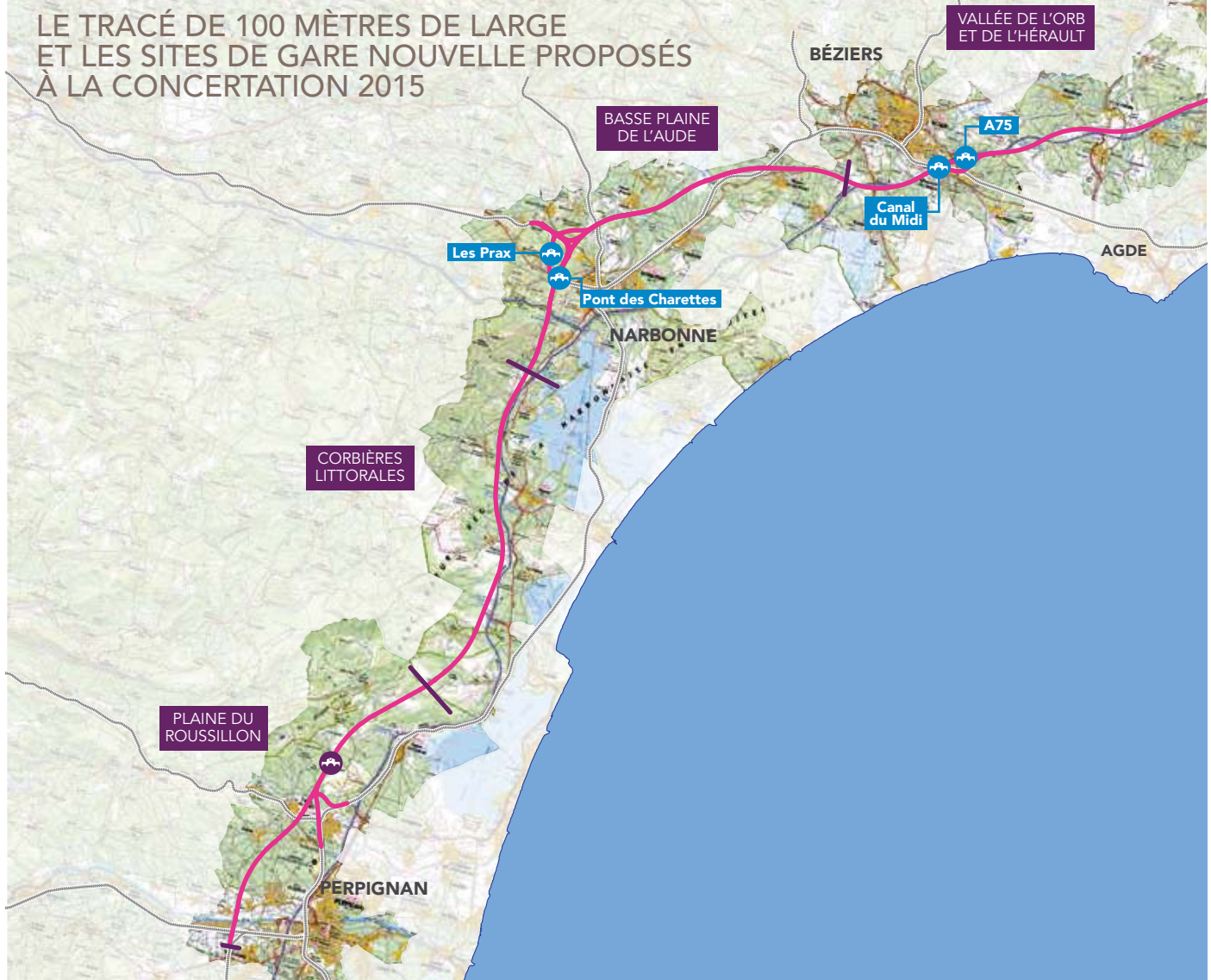
Au-delà de la volonté de poursuivre le dialogue avec tous les acteurs du projet, la concertation menée en 2014-2015 a trois objectifs principaux : choisir le tracé de 100 m de large, préciser l'implantation des gares nouvelles dans le biterrois et le narbonnais, préparer la définition du projet dans la perspective de l'enquête publique.

2.1 LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

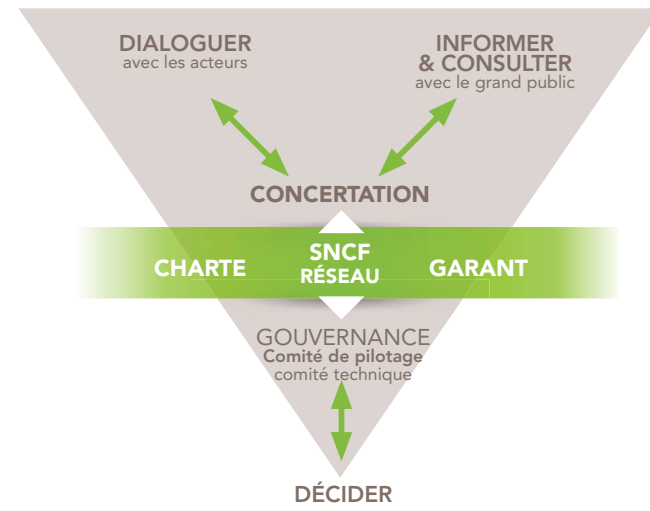
La concertation est un **processus continu d'information, d'écoute et de dialogue** mis en place pour favoriser la participation du public et des différents acteurs afin de construire un projet compris et partagé avec l'ensemble des parties prenantes. Les avis recueillis et analysés sont une source importante d'information sur laquelle la gouvernance du projet s'appuie pour une prise de décisions cohérentes et partagées entre SNCF Réseau et les différents partenaires qui cofinancent les études, en vue de la déclaration d'utilité publique.

4 PRINCIPES ENCADRENT LA CONCERTATION

- **TRANSPARENCE** Tout au long des études, SNCF Réseau 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.



DISPOSITIF DE CONCERTATION DE LA DEUXIÈME PARTIE DE L'ÉTAPE 2



2.1.1 CHOISIR LE TRACÉ DE 100 M DE LARGE

> INTÉGRER LA LIGNE DANS UN ENVIRONNEMENT TRÈS RICHE

Le projet LNMP traverse un territoire au patrimoine naturel, historique, culturel et agricole parmi les plus riches et les plus variés de France. Allant de la mer jusqu'aux crêtes de deux grands massifs, le Languedoc-Roussillon possède une richesse paysagère qui est le résultat de la diversité géologique, climatique et des variations d'altitudes. On recense, en effet, plus d'une centaine de sites remarquables classés, couvrant près de 110 000 hectares. Ce paysage exceptionnel qui participe à la qualité de vie des habitants et des riverains tout comme à l'attractivité touristique du territoire doit être préservé. Dans le cadre du projet ferroviaire de la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, SNCF Réseau a conduit des études spécifiques répondant à cet objectif, en particulier pour :

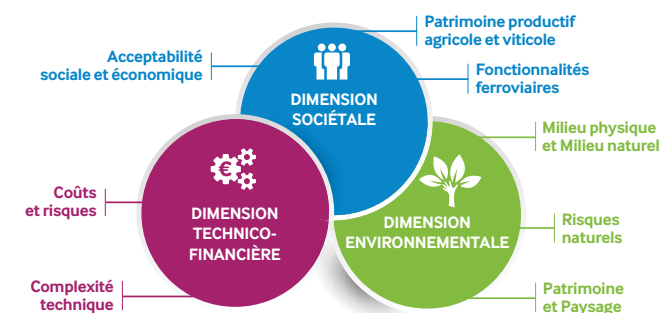
- insérer au mieux la future ligne dans les territoires,
- réduire l'impact du bruit ferroviaire,
- optimiser les acquisitions foncières et agricoles,
- préserver la ressource en eau et assurer au mieux la transparence hydraulique.

Le tracé, reliant Perpignan à Montpellier sur 150 km, est divisé en 5 secteurs :

- « Plaine du Roussillon »,
- « Corbières littorales »,
- « Basse plaine de l'Aude »,
- « Vallée de l'Orb et de l'Hérault »,
- « Gardiole, Mosson et Bassin de Thau ».

> DES VARIANTES COMPARÉES POUR ABOUTIR AU TRACÉ

Pour proposer le tracé qui répond le mieux aux enjeux de mobilité, respecte les sensibilités du territoire et tienne compte de l'environnement à un coût raisonnable, SNCF Réseau a étudié plusieurs variantes de tracé. Celles-ci ont été comparées au moyen d'une quinzaine de critères sociaux, environnementaux, techniques et financiers. Chaque variante a été analysée au regard de ses effets potentiels sur l'agriculture et la viticulture, les constructions existantes et à venir, le bruit, la sécurité des populations, le respect de la biodiversité et le coût pour les finances publiques.

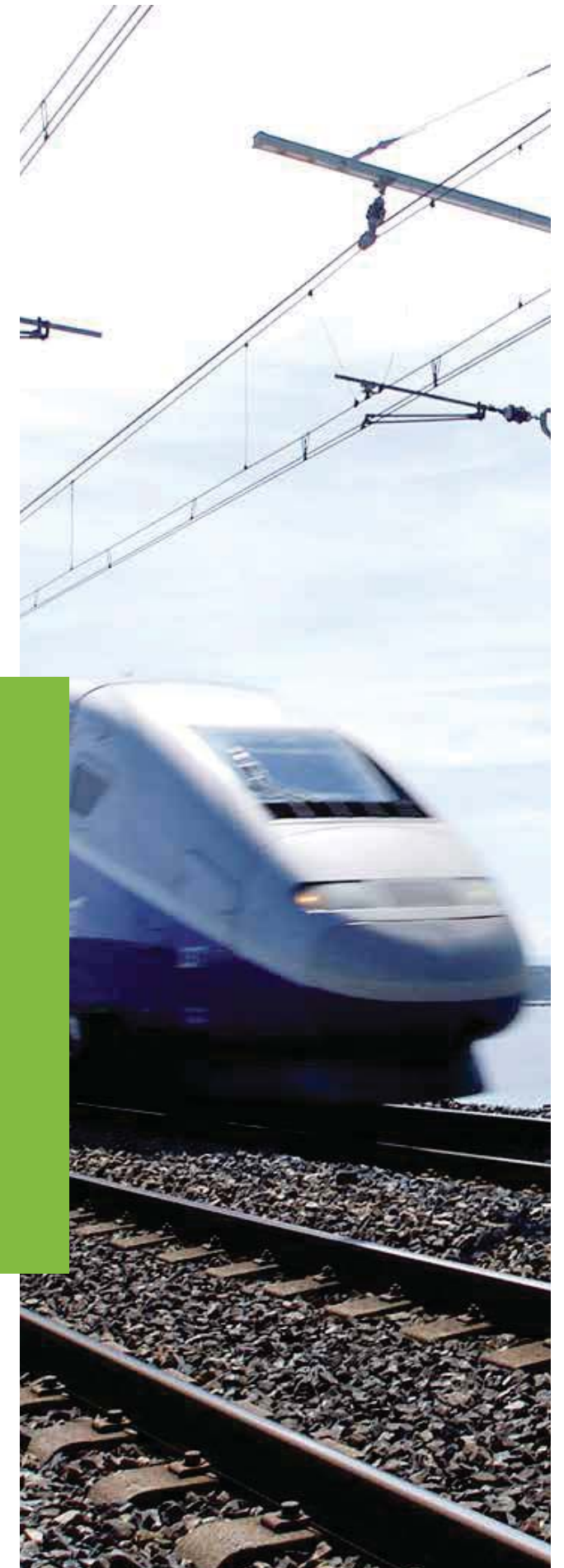


2.1.2 PRÉCISER L'IMPLANTATION DES GARES NOUVELLES

La décision de créer deux nouvelles gares a été prise lors du Comité de pilotage n°6 du 8 octobre 2012 et confirmée par la décision ministérielle n°2 du 15 décembre 2013.

En effet, la création de deux nouvelles gares pour le narbonnais et le biterrois aura pour principal intérêt de faciliter les déplacements :

- en donnant un accès facilité à la grande vitesse à un plus grand nombre d'habitants de l'Hérault et de l'Aude,
- en augmentant les arrêts et les correspondances pour transporter plus de voyageurs,
- en développant la complémentarité entre les fonctions d'une gare de centre ville et celles d'une nouvelle gare d'agglomération,
- en synergie avec les projets de territoire des agglomérations de Béziers Méditerranée et du Grand Narbonne.

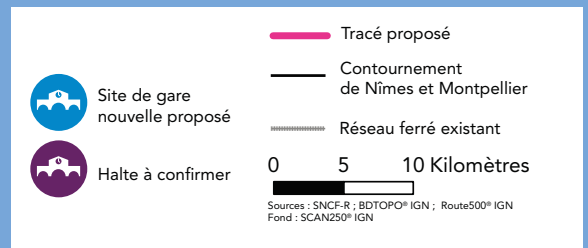


PLUS DE TGV® POUR LA MOBILITÉ FERROVIAIRE LONGUE DISTANCE

+ 2,5 millions de voyageurs par an avec le projet

PLUS DE TER® POUR DES DÉPLACEMENTS AU QUOTIDIEN FACILITÉS

- 2 TER®/heure entre Narbonne et Perpignan
- 2 TER®/heure entre Narbonne et Carcassonne
- 3 TER®/heure entre Sète et Narbonne
- 4 TER®/heure de pointe entre Montpellier et Sète



> LE PROJET DE GARE NOUVELLE DU BITERROIS

La gare nouvelle offrira un accès facilité à la grande vitesse ferroviaire pour tous les habitants de l'Ouest héraultais. Elle proposera en effet des temps de parcours porte à porte plus rapides pour la plupart des destinations à longue distance, avec des TGV plus nombreux et plus fréquents que ce soit vers Paris, sur l'arc méditerranéen et vers l'Atlantique.

Le positionnement stratégique de la gare nouvelle sera le vecteur d'une large diffusion de la grande vitesse à l'ensemble des territoires de l'aire urbaine et au-delà : le Haut Languedoc, les départements voisins, en lien avec le centre de la France, le Nord du pays, l'Espagne, l'Italie et l'ensemble de l'Europe via l'arc Méditerranéen.

C'est un vrai pôle « transport » qui devra être réalisé à proximité de l'aéroport de Béziers Cap d'Agde (200000 voyageurs/an) et au croisement de deux autoroutes. La gare nouvelle favorisera également l'accès aux principaux pôles économiques et sites touristiques de l'Hérault (Cap d'Agde, Valras, Pézenas, Canal du Midi ...).

LES DEUX SITES ENVISAGÉS

Suite à la décision ministérielle du 15 décembre 2013, deux sites d'implantation ont été étudiés en étroite collaboration avec les élus et les services de Béziers Méditerranée.

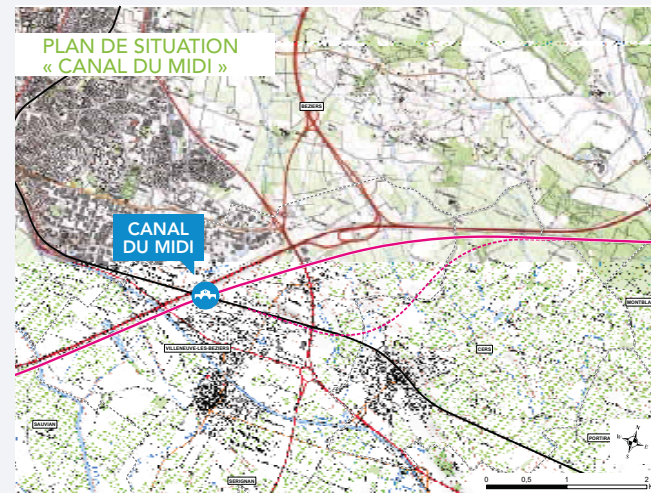
Tous deux situés à l'Est de Béziers sur la commune de Villeneuve-lès-Béziers, offrant un accès aux autoroutes A9 et A75, ces sites peuvent permettre de constituer une nouvelle entrée de la ville.

→ Le site « Canal du Midi » :

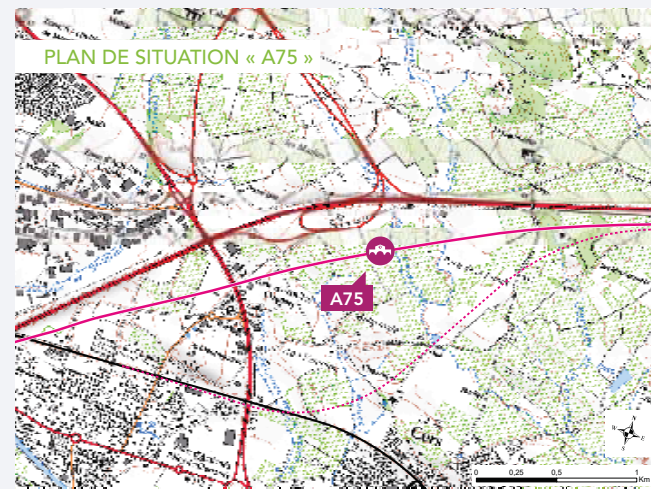
à l'interconnexion avec la ligne existante, proche du Canal du Midi, sur la commune de Villeneuve-lès-Béziers.

→ Le site « A75 » :

au Sud de l'échangeur A9/A75, sur la commune de Villeneuve-lès-Béziers.



- + → Intermodalité TER®/TGV®
 - Liaison routière existante gare nouvelle/gare centre
 - Proximité Canal du Midi
- → Impact urbain très fort (destruction habitat)
 - Secteur urbain enclavé
 - Pas de projet urbain planifié
 - Proximité zone inondable
- + Site de gare nouvelle proposé
 - Tracé de ligne nouvelle
 - Raccordement
 - - - Limites communales
 - Réseau ferré existant



- + → Projet de territoire
 - Foncier disponible
 - Accessibilité routière via les rocade et les autoroutes (A9 - A75)
- → Pas d'interconnexion TER®/TGV®
 - Secteur agricole
- + Site de gare nouvelle proposé
 - Tracé de ligne nouvelle
 - Raccordement
 - - - Limites communales
 - Réseau ferré existant

> LE PROJET DE GARE NOUVELLE DU NARBONNAIS

La gare nouvelle offrira un accès facilité à la grande vitesse ferroviaire pour tous les habitants du territoire audois. Comme à Béziers, elle proposera des temps de parcours porte à porte plus rapides pour la plupart des destinations à longue distance, avec des TGV plus nombreux et plus fréquents que ce soit vers Paris, sur l'arc méditerranéen et vers l'Atlantique (Toulouse-Bordeaux).

Cette gare, interconnectée à la ligne ferroviaire Toulouse-Narbonne, deviendra une gare de correspondance majeure. Elle sera un pôle d'échange multimodal essentiel dans l'organisation des divers modes de transports collectifs du territoire audois et permettra de renforcer l'accessibilité de ce territoire tout en consolidant son attractivité.

Cette gare nouvelle rapprochera le Narbonnais et au-delà tout le département de l'Aude des grandes métropoles régionales, nationales et européennes. Elle sera un véritable levier pour le développement économique et touristique. L'accès aux principaux pôles économiques sera renforcé (Carcassonne, Port la Nouvelle, Lézignan-Corbières...) ainsi que les sites touristiques de l'Aude (cité de Carcassonne, Pays Cathare, stations littorales, le canal du Midi...).

LES DEUX SITES ENVISAGÉS

Suite à la décision ministérielle du 15 décembre 2013, deux sites d'implantation ont été étudiés en étroite collaboration avec les élus et services du Grand Narbonne.

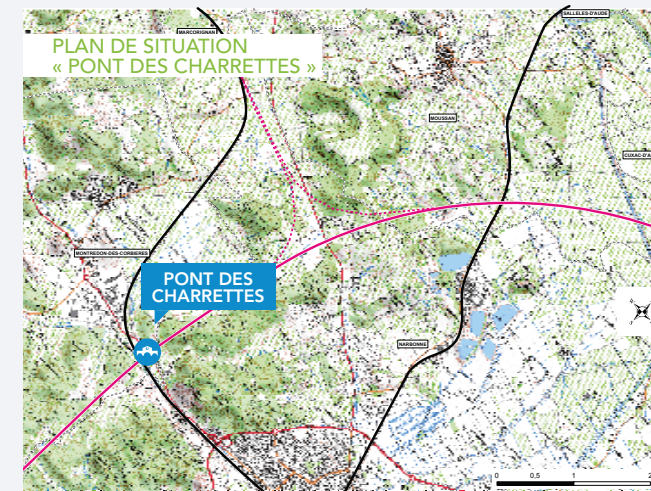
Tous deux, situés dans un espace organisé autour de la route de Carcassonne, offrent un accès aux autoroutes A9 et A61, via la RD 6009 et RD 6113.

→ Le site « Pont des Charrettes » :

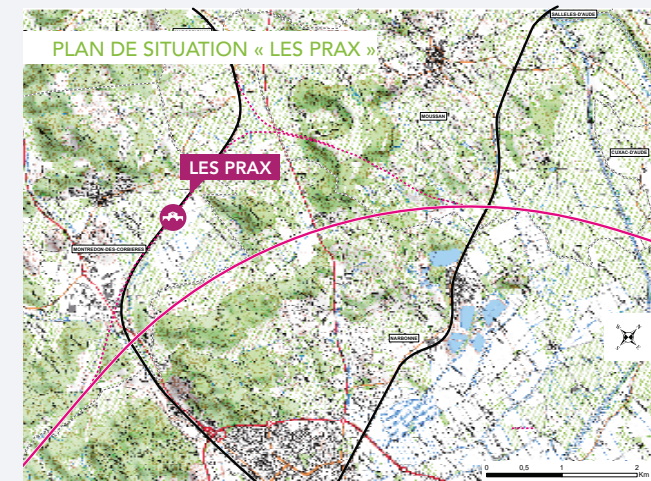
à l'interconnexion avec la ligne existante. La gare nouvelle serait construite en viaduc sur la ligne nouvelle.

→ Le site « Les Prax » :

le gare serait alors positionnée sur la ligne existante, à proximité du village de Montredon-des-Corbières, et sur le raccordement.



- + → Intermodalité TER/TGV
 - Qualité de la desserte routière RD 6113
- → Périmètre captage d'eau
- + Site de gare nouvelle proposé
 - Tracé de ligne nouvelle
 - Raccordement
 - - - Limites communales
 - Réseau ferré existant



- + → Intermodalité TER/TGV
- → Espace de développement limité
 - Impact travaux et exploitation
- + Site de gare nouvelle proposé
 - Tracé de ligne nouvelle
 - Raccordement
 - - - Limites communales
 - Réseau ferré existant

> LA DESSERTE DES PYRÉNÉES-ORIENTALES ET DE PERPIGNAN

Fin 2013, le Ministre validait le principe de la mixité de la ligne entre Montpellier et Béziers et arrêta le principe de la création de deux gares nouvelles à Narbonne-Ouest et Béziers-Est. Il demandait à SNCF Réseau de poursuivre la concertation afin d'éclairer la question de la mixité de la ligne entre Rivesaltes et Toulouges mais aussi celle de la création, à terme, d'une nouvelle gare au Nord du département. De plus, une correspondance ferroviaire pourrait être envisageable par l'intermédiaire d'un service en navette entre la gare nouvelle et Perpignan centre.

LES AVANTAGES D'UNE DEUXIÈME GARE AU NORD DU DÉPARTEMENT

Une deuxième gare au Nord des Pyrénées-Orientales permettrait :

- un accès facilité à la grande vitesse pour les habitants du Nord du département et Sud audois,
- un accès facilité aux stations touristiques du Nord du département,
- des temps de parcours améliorés pour les voyageurs en transit ne s'arrêtant pas dans le Roussillon,
- une opportunité pour développer des activités économiques et aménager le secteur de la gare nouvelle.

LES LIMITES D'UNE DEUXIÈME GARE AU NORD DU DÉPARTEMENT

Une deuxième gare au Nord des Pyrénées-Orientales induirait en revanche :

- 35 % d'arrêts en moins en gare de Perpignan centre, la desserte se répartissant entre les deux gares (26 arrêts au lieu de 40 sans gare nouvelle),
- Moins de nouveaux voyageurs. Avec une desserte répartie entre les deux gares, le gain de trafic du projet diminuerait de 9 %,
- Une gare nouvelle éloignée des principaux foyers de population (essentiellement localisés au Sud de la Têt) et des zones touristiques du Sud (Argelès, Collioure) et de l'Ouest du département (Villefranche, train jaune),
- La gare nouvelle ne serait pas au cœur d'une étoile ferroviaire et d'un pôle d'échange multimodal contrairement à la gare de Perpignan centre.

2.1.3 PRÉPARER LES MODALITÉS DE FINANCEMENT ET DE RÉALISATION DU PROJET DANS LA PERSPECTIVE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Consécutivement au rapport « Mobilité 21 », et à l'instar des autres projets de lignes nouvelles, la notion de phasage émerge. À la suite de la demande des cofinanceurs de désigner un « Monsieur financement » lors du dernier Copil du 22 octobre 2014, SNCF Réseau s'est attaché à apporter aux collectivités partenaires, des éléments d'appréciation, notamment en matière de phasage de la réalisation du projet et de modalités de financement. À cet effet, un atelier phasage a été organisé le 9 avril 2015 et différents scénarios de réalisation du projet par étape ont été présentés.

LA DÉSIGNATION D'UN COORDONNATEUR TECHNIQUE ET FINANCIER DU PROJET

Lors du Comité de pilotage du 22 octobre 2014, M. Damien Alary, Président de la Région Languedoc-Roussillon, annonçait son intention de demander au gouvernement la désignation d'« une personne responsable d'organiser et de coordonner le financement prévisionnel du projet LNMP ».

Suite au courrier adressé en ce sens et co-signé par l'ensemble des élus représentant les collectivités participant au financement des études du projet, M. Vidalies, Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, demandait au vice-président du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) de nommer l'un de ses membres à cette fonction.

Le 1^{er} juin 2015, le « Monsieur financement » du projet était désigné en la personne de M. Eric Rebeyrotte, ingénieur en chef des ponts, des eaux et des forêts, par ailleurs en charge de l'Observatoire de la saturation des lignes ferroviaires.

Dans le cadre du projet LNMP, ses principales missions sont les suivantes :

- assurer la présidence des travaux du comité technique et ainsi d'aborder en détail toutes les dimensions de l'opération,
- rapporter l'état d'avancement de ces travaux devant le comité de pilotage,
- organiser, une fois les caractéristiques de la LNMP stabilisées (notamment son coût), les discussions autour de la structuration du financement du projet,
- étudier dans quelles mesures et selon quelles modalités le projet pourra bénéficier de possibles financements européens.

2.2 LA CHARTE DE LA CONCERTATION LNMP ET SON GARANT

2.2.1 LA CHARTE LNMP POUR CONDUIRE LA CONCERTATION

La charte, établie dès l'étape 1, précise les modalités de la concertation. Validée au début de la première étape, elle définit :

- les modalités de concertation mises en place,
- les engagements réciproques des participants,
- les responsabilités de chacun,
- les règles de bonne conduite applicables à tous.

La Charte 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.

Elle s'adresse à tous et plus particulièrement aux acteurs qui souhaitent contribuer à l'élaboration du projet. La Charte de la concertation encadre le dispositif d'information et de dialogue sur l'avancement du projet, adapté aux attentes des différents interlocuteurs de SNCF Réseau, qu'il s'agisse des partenaires cofinanceurs du projet, des services de l'Etat, des collectivités territoriales, des organisations socioprofessionnelles, des associations représentatives et du public concerné. SNCF Réseau a demandé à la Commission nationale du Débat Public (CNDP) de veiller au respect de la participation des acteurs et du grand public à ce processus.

UNE CHARTE NATIONALE EN VIGUEUR DEPUIS 2011

Depuis le mois de mai 2011, SNCF Réseau s'est doté d'une charte s'appliquant aux concertations réglementaires et volontaires. Pour chaque programme ou opération ferroviaire sur des infrastructures existantes ou nouvelles dont SNCF Réseau est le maître d'ouvrage, cette charte établit les règles d'un dialogue ouvert et constructif.

Elle ne se substitue pas aux procédures réglementaires de consultation administrative et de consultation du public.

Cette démarche volontaire comporte six engagements :

- Promouvoir une concertation ouverte auprès des différents publics concernés,
- Favoriser une concertation tournée vers l'échange et l'aide à la décision,
- Adapter la concertation à la conception et à la réalisation progressive d'un programme ou d'une opération ferroviaire,
- Respecter les conditions d'un dialogue constructif,
- Rendre compte de la concertation,
- Solliciter l'intervention d'un garant de la concertation.

SNCF Réseau privilégie ainsi une concertation continue, à toutes les étapes du projet et avec l'ensemble des acteurs concernés, afin d'enrichir l'élaboration et la réalisation de ses projets et activités.



2.2.2 LE GARANT POUR VEILLER AU BON DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION

Conformément à l'engagement de la charte de la concertation de SNCF Réseau et conformément à l'engagement pris à l'issue du débat public de 2009, SNCF Réseau, en accord avec la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a désigné un garant : **Monsieur Jean-Pierre Richer**, Préfet de Région honoraire. Membre de la Commission particulière du débat public (CPDP) de mars à juillet 2009, il bénéficie d'une connaissance approfondie du contexte et de l'environnement du projet LNMP et de ses acteurs.

Personnalité indépendante, chargé de veiller au bon déroulement de la concertation, sa mission se décline en trois types d'interventions :

- **observation et analyse** du déroulement de la concertation : il est présent à la plupart des réunions et son rôle et ses coordonnées sont rappelés systématiquement. Lors des comités de pilotage, il informe les partenaires cofinanceurs de sa vision sur la manière dont la concertation a été tenue.
- **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.

À l'issue de chaque étape, le **garant rédige un compte-rendu** sur le déroulement et les résultats de la concertation. Ces documents sont ensuite transmis aux Présidents du Comité de pilotage, au Président de SNCF Réseau ainsi qu'au Président de la CNDP. Enfin, ils sont rendus public via le site Internet du projet et seront joints au dossier d'enquête publique.



Monsieur Jean-Pierre Richer, garant

LA SAISIE DU GARANT

Toute personne peut saisir le garant si elle estime que, dans la forme, la concertation n'est pas satisfaisante. Elle peut également le contacter pour poser ses questions. Chacun peut contacter le garant grâce à :

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

L'AGENDA DU GARANT

M. Richer a participé à une grande majorité des débats :

- aux **5 réunions publiques** de Perpignan, Montpellier, Poussan, Salses-le-Château et Béziers (sur 10 programmées)
- à **l'ensemble des 5 sessions** de la 6^{ème} Commission consultative
- aux **2 ateliers « environnement n°5 », et « phasage »** (sur 3 programmés)
- aux **2 groupes de travail « Gare nouvelle et projet de territoire »** (sur 4 programmés)
- à **l'ensemble des 4 Copil** : n°7 du 09.01.14, n°8 du 18.06.14, n°9 du 22.10.15, n°10 du 23.06.15
- à **4 Cotech** : n°8 du 23.04.14, n°10 du 19.09.14, n°11 du 13.03.15, n°12 du 02.06.15 (sur 5 programmés).

LES OBSERVATIONS DU GARANT À LA FIN DE LA 1^{ÈRE} PARTIE DE L'ÉTAPE 2

Le rapport de la fin de la 1^{ère} partie de l'étape 2 du garant a été transmis le 23 mai 2013. Le garant estime que SNCF Réseau a mené une concertation satisfaisante. Il souligne que les engagements pris par SNCF Réseau sur le projet LNMP ont été respectés :

- poser les vraies questions,
- satisfaire l'attente d'information du public,
- favoriser l'interactivité des échanges,
- prendre en compte l'avis des acteurs,
- répondre aux attentes formulées dans la décision ministérielle de fin de première étape.

Les suggestions d'amélioration à étudier pour la suite sont : confirmer les relations presse et mener une réflexion complémentaire sur chaque mode de concertation.

Le garant a enfin exprimé le souhait d'une reprise rapide de la concertation. D'après lui, il est nécessaire de bien préparer la décision finale. Trop étalé dans le temps, le calendrier du projet pourrait faire naître le doute sur le bon déroulement des études et pourrait remettre en question la crédibilité et l'avenir du projet.

2.3 LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

2.3.1 LE DIALOGUE AVEC LES ACTEURS DU TERRITOIRE

Le dialogue avec les acteurs repose sur des espaces de travail, d'échanges et d'information avec les différentes catégories d'acteurs telles que définies par le Grenelle Environnement. Ce dialogue participe au dispositif de concertation 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 leurs contributions en fonction de leurs champs de compétence en biodiversité, paysages, transports et déplacements des hommes et des marchandises, agriculture, viticulture, 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 précis et participe à la définition progressive du projet.

> LES COMMISSIONS CONSULTATIVES

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.



Commission consultative - séquence 4, le 20 novembre 2014 à Béziers

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.

La 6^{ème} session des commissions consultatives s'est tenue du 17 au 21 novembre 2014 :

- **Séquence 1 « Plaine du Roussillon »,** le 17 novembre à Perpignan
- **Séquence 2 « Corbières littorales »,** le 18 novembre à Caves
- **Séquence 3 « Basse plaine de l'Aude »,** le 19 novembre à Narbonne
- **Séquence 4 « Vallée de l'Orb et de l'Hérault »,** le 20 novembre à Béziers
- **Séquence 5 « Gardiole, Mosson et Bassin de Thau »,** le 21 novembre à Montpellier

L'ordre du jour était le suivant :

- Rappel des précédentes décisions
- Présentation des résultats de l'analyse multicritères des variantes de tracé et de la suite des études
- Etapes jusqu'au prochain Copil
- Organisation de la concertation

Lire les enseignements des commissions consultatives dans la partie 3 – Synthèse de la concertation avec les acteurs du territoire (3.1 Aux commissions consultatives) p.46

> LES ATELIERS THÉMATIQUES : ENVIRONNEMENT, PHASAGE ET AGRICULTURE



Atelier thématique agriculture, viticulture, foncier n°5, le 27 mai 2015 à Narbonne

En 2015, **les acteurs du projet ont alimenté les études en apportant leur expertise et leur connaissance du terrain** à l'occasion d'ateliers de travail thématiques. Ces ateliers ont regroupé les représentants de plusieurs collectivités et organismes :

- services de l'Etat,
- établissements publics concernés,
- collectivités territoriales,
- acteurs socio-professionnels (chambres consulaires, représentants de la profession agricole et sylvicole, fédérations de chasse, etc.),

→ représentants d'associations (protection de l'environnement, usagers des transports, etc.).

Chaque rendez-vous a fait l'objet d'un compte rendu synthétique, envoyé à chaque participant, puis mis en ligne sur le site Internet du projet.

3 ateliers de travail ont été organisés en 2015 :

→ **L'atelier thématique Environnement n°5**, le 27 janvier 2015. Les continuités écologiques ont été le principal thème abordé avec la présentation des dernières études environnementales et territoriales menées et utilisées pour la définition des continuités, la présentation des principes de rétablissements des continuités et des propositions de premières localisations sur le tracé proposé.

→ **L'atelier thématique Phasage**, le 9 avril 2015. Les modalités de réalisation du projet ont été au cœur du débat, avec des retours d'expérience sur les grands projets ferroviaires, avec l'intervention d'experts, avec la présentation des principes et modalités d'un phasage éventuel et la revue des scénarii en cours d'étude.

→ **L'atelier thématique agriculture, viticulture, foncier n°5**, le 27 mai 2015. Les résultats des études agricoles et viticoles ont été présentés.

Lire les enseignements des ateliers de travail dans la partie 3 – Synthèse de la concertation avec les acteurs du territoire (3.2 Aux ateliers environnement, phasage et agriculture) p.49

> LES GROUPES DE TRAVAIL « GARE NOUVELLE ET PROJET DE TERRITOIRE » À NARBONNE ET À BÉZIERS

SNCF Réseau, en vue de préparer la délibération des instances communautaires des Communautés d'agglomération de Béziers Méditerranée et du Grand Narbonne sur le choix de l'emplacement de la gare nouvelle, a proposé un cadre de travail et un calendrier pour la tenue de groupes « Gare nouvelle et projet de territoire ».



Objectifs :

→ Réunir des élus et des techniciens représentant chaque commune du territoire communautaire afin de les éclairer sur les enjeux respectifs des deux sites potentiels étudiés.

Dans un premier temps, il s'agissait :

→ Côté SNCF Réseau : d'expliquer les raisons justifiant la création d'une gare nouvelle, de présenter les atouts et inconvénients des deux sites étudiés du point de vue ferroviaire ainsi que les aménagements indispensables au bon fonctionnement de chaque gare,

→ Côté Agglo : d'expliquer les attentes de la collectivité pour une gare nouvelle complémentaire de la gare existante, de présenter la nature du projet urbain qui pourrait être associé au nouveau pôle d'échanges, les modalités de transport envisagées pour y accéder et les contraintes à prendre en compte à l'échelle de chaque site étudié.

Dans un deuxième temps, il s'agissait :

→ Côté SNCF Réseau : de présenter, pour chaque site étudié, des esquisses de gare nouvelle et les fonctionnalités associées ainsi que la desserte ferroviaire envisagée tant en gare nouvelle qu'en gare existante à l'horizon de la réalisation du projet,

→ Côté Agglo : de présenter le schéma des déplacements et les aménagements envisagés à terme et approfondir la réflexion collective sur le projet urbain et les contraintes associées à chaque emplacement de gare nouvelle.

Deux groupes de travail « Gares nouvelles et projet de territoire » se sont ainsi tenus dans chaque Communauté d'agglomération :

→ Grand Narbonne, le 19 mars et le 7 avril 2015

→ Béziers Méditerranée, le 8 et le 22 avril 2015

Lire les enseignements des groupes de travail dans la partie 3 – Synthèse de la concertation avec les acteurs du territoire (3.3 Aux groupes de travail « Gare nouvelle et projet de territoire ») p.51



Visite du chantier CNM le 18 février 2015 à Nîmes

> LA VISITE DU CHANTIER DU CONTOURNEMENT DE NÎMES ET MONTPELLIER (CNM) : UN DISPOSITIF INNOVANT POUR INFORMER ET RASSURER LES ÉLUS

Lors de la 6^{ème} session des commissions consultatives organisées en novembre 2014, certains élus avaient soulevé des préoccupations sur le projet LNMP, ses impacts sur le territoire et les mesures à mettre en place pour les éviter, les réduire ou les compenser.

SNCF Réseau a pris l'initiative d'organiser une « **visite terrain** » afin d'échanger plus en détail avec les **maires présents sur les situations particulières de chaque commune concernée** par le projet et leur fournir une information fiable afin qu'ils puissent répondre aux questions de leurs administrés.

Cette journée de visite a été organisée le 18 février 2015, en partenariat avec la société Oc'Via, maître d'ouvrage du projet du Contournement de Nîmes et Montpellier (CNM). Le CNM est en effet un projet à la fois géographiquement proche des élus, relativement avancé et qui présente des problématiques similaires à celles de la LNMP. Dix élus ont été accueillis par Monsieur Thierry Parizot, Directeur Général d'Oc'Via, sur la base travaux de Nîmes. Grâce à ce dispositif innovant, les maires présents ont eut l'occasion d'échanger avec des experts tout au long de la journée.

Lire la fiche de synthèse de la visite du chantier CNM en annexe p.71

LES COLLECTIVITÉS ET LES ÉLUS MOBILISÉS

Soutenue par l'Europe, la France, la Région et la plupart des collectivités territoriales du Languedoc-Roussillon, la Ligne Nouvelle bénéficie également de l'appui du Réseau des villes et agglomérations pour la grande vitesse et l'interconnexion ferroviaire du couloir méditerranéen.

Réunis à Gérone en octobre 2014, les maires et présidents des agglomérations membres (dont Béziers, Montpellier, Narbonne, Perpignan, Carcassonne, Nîmes, Barcelone, Figueras, Lleida, Tarragona) ont adopté une déclaration commune.

Adressée aux États français et espagnol ainsi qu'aux institutions européennes, elle appelle à mobiliser les investissements nécessaires pour la réalisation de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, inscrite au réseau prioritaire européen.

LA DEMANDE DE TRACÉ ALTERNATIF PORTÉE PAR L'ASSOCIATION PMCV

A partir de 2012, l'association Pour le Maintien du Cadre de Vie (PMCV) prend contact avec le maître d'ouvrage pour lui formuler plusieurs avis sur :

→ la mixité de la ligne,

→ les trois variantes de tracé sur la section « plaine du Roussillon ».

Après une première rencontre avec SNCF Réseau, le 7 septembre 2012, l'association réitère son opposition au tracé « direct », réaffirme la primauté du tracé « PIG » et demande une étude complémentaire sur un tracé alternatif.

Une première proposition de tracé alternatif est faite le 19 novembre 2012, lors du comité partenarial n°3, avec transmission d'un schéma et deux options. Ce tracé alternatif évite les communes de Peyrestortes, Baho et Le Soler.

Un plan plus précis du tracé alternatif est proposé le 9 décembre 2014. SNCF Réseau a poursuivi l'analyse de cette variante de tracé pour en étudier la faisabilité et les impacts potentiels.

Les résultats de cette étude ont été envoyés aux principaux élus du territoire puis mis en ligne sur le site Internet du projet. Ils ont été présentés au public lors des réunions publiques de Perpignan, le 13 avril 2015 et de Salses-le-Château, le 28 avril 2015.

> L'OBSERVATOIRE DE LA SATURATION

Sur une recommandation de la Commission « Mobilité 21 », le Ministre délégué chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, a décidé le 29 novembre 2013 de mettre en place **un observatoire de la saturation ferroviaire sur l'axe Nîmes-Perpignan**. Cet observatoire devait permettre d'objectiver la réalité de la notion de saturation du réseau ferroviaire actuel afin d'être à même d'anticiper les travaux du projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.

Cet observatoire regroupe des représentants des différents acteurs intéressés : DGITM (Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer), SNCF, autres entreprises ferroviaires, Conseil Régional Languedoc-Roussillon, co-financiers des études LNMP ainsi que des représentants des milieux économiques et des usagers.

Il est présidé par M. Eric Rebeyrotte, membre du CGEDD (Conseil général de l'Environnement et du Développement durable) et par le préfet de région Languedoc-Roussillon. Trois réunions se sont déjà tenues depuis sa mise en place :

- le 10 juillet 2014,
- le 29 janvier 2015,
- le 11 juin 2015.

> LES RENCONTRES BILATÉRALES

Les **nombreuses rencontres bilatérales menées sur demande** ont également répondu aux attentes émises par certains acteurs du territoire. En effet, parallèlement aux instances collégiales de concertation, SNCF Réseau a affiché sa volonté d'organiser toute réunion visant à expliquer des sujets particuliers.

Les rencontres bilatérales organisées depuis mars 2013 ont permis aux organismes professionnels, syndicats, fédérations, chambres consulaires, entreprises et collectivités et associations d'échanger avec les membres de l'équipe projet de manière approfondie et fructueuse : rappel du projet, présentation des études, des variantes de tracé proposées et du calendrier de concertation. **Plus de 120 réunions bilatérales ont donc été organisées.**

2.3.2 L'INFORMATION ET LA CONSULTATION DU GRAND PUBLIC

Un dispositif de concertation complet a été mis en place par SNCF Réseau pour mobiliser un maximum de participants à la concertation.

> LE DISPOSITIF D'INFORMATION

Le site Internet www.lalignenouvelle.com

Le site internet www.lalignenouvelle.com rassemble **toutes les études et tous les documents de communication, de concertation et de gouvernance réalisés depuis le démarrage du projet**. Bien sûr, le site Internet a été mis à jour pour la présente concertation afin de mettre les nouveaux outils de concertation à disposition du public et recueillir l'avis des internautes (via le formulaire de contact classique mais aussi grâce à la mise en ligne d'un questionnaire pour tester la connaissance des internautes sur le projet et connaître leurs besoins en termes de moyens de déplacement).



La plaquette projet

Des plaquettes de présentation du projet ont été mises à disposition dans les mairies des 55 communes concernées par le tracé proposé, aux expositions en gares et lors de chaque réunion publique. La plaquette était également consultable sur le site Internet du projet. La plaquette **décrivait le contexte du projet, ses atouts, le tracé proposé mais aussi le calendrier du projet et toutes les modalités de participation à la concertation.**

Descriptif : format A4 fermé, 3 volets (6 pages).
Impression en 3000 exemplaires.



Les fiches thématiques

Cinq fiches thématiques ont été rédigées et distribuées aux réunions publiques afin d'anticiper les questions des participants sur certaines thématiques sensibles :

- **Bruit ferroviaire et protections acoustiques**
- **Acquisitions foncières**
- **Eau et transparence hydraulique**
- **Insertion paysagère et architecturale**
- **Patrimoine agricole**

L'objectif de ces supports était donc d'expliquer au public, de manière très synthétique et transparente, les engagements de SNCF Réseau sur ces différentes problématiques.

Descriptif : format A4 recto/verso. Impression de chaque fiche en 1800 exemplaires.



Les cartes « Tracé »

Cinq fiches « tracé » ont été réalisées. Distribuées à chaque réunion publique, les participants pouvaient clairement visualiser les variantes de tracé ainsi que le tracé proposé pour chacun des cinq secteurs de la ligne :

- « **Plaine du Roussillon** »,
- « **Corbières littorales** »,
- « **Basse plaine de l'Aude** »,
- « **Vallée de l'Orb et de l'Hérault** »,
- « **Gardirole, Mosson et Bassin de Thau** ».

Ces cartes en grand format étaient également disponibles dans les 55 mairies concernées par le projet.

Descriptif : format A3, recto seul. Impression de chaque fiche en 700 exemplaires.



Réunion publique le 15 avril 2015 à Caves

Les plaquettes « Gares nouvelles et projet de territoire »

Trois plaquettes ont été éditées, deux d'entre elles en partenariat avec les Communauté d'agglomération de Béziers Méditerranée et du Grand Narbonne. Elles ont été diffusées dans les espaces d'information des collectivités et lors :

- des quatre groupes de travail « Gares nouvelles et projet de territoire »,
- de chaque réunion publique.

En plus d'aider à la localisation des emplacements possibles de gares, ces supports permettaient de rappeler de manière concrète les enjeux (atouts, inconvénients) d'une gare nouvelle dans le biterrois, le narbonnais et dans le Nord des Pyrénées-Orientales.

Descriptif : format A4 fermé, 4 pages. Impression de chaque modèle en 700 exemplaires.



Les panneaux d'information et le stand parapluie « tracé »



Trois panneaux d'information « itinérants » étaient installés à l'entrée de chaque salle de réunion publique. Un premier panneau rappelait les bénéfices du projet, un deuxième panneau, générique, précisait les dates de concertation, un troisième panneau affichait les logos de tous les partenaires du projet.

À côté de ces trois panneaux, un stand parapluie grand format permettait de visualiser clairement les variantes de tracé et le tracé proposé dans le secteur où se déroulait la réunion publique. Ce dispositif a permis au public de prendre connaissance du projet et de se

repérer avant le démarrage de la réunion publique et du débat.

Descriptif : panneaux d'information : format 85x210 cm. Impression de chaque modèle en 3 exemplaires.

Stand parapluie : format 3x2,26 m. Impression de chaque modèle en 1 exemplaire (5 modèles au total).

Le film de présentation du projet

Ce support multimédia, fraîchement réalisé, a été diffusé lors de chaque réunion publique. Il a également été mis à la disposition de tous sur le site Internet du projet. Extrêmement clair sur l'historique du projet, mais aussi sur les enjeux de l'actuelle concertation, il a servi d'entrée en matière aux réunions publiques.



L'animation 3D du tracé

Un outil facilement lisible et performant a été réalisé pour présenter les variantes de tracé lors de chaque réunion publique : l'animation 3D du projet. Cette maquette virtuelle donnait aux participants la possibilité de survoler, territoire par territoire, les variantes de tracés proposées ainsi que leurs caractéristiques principales (remblais, déblais, tunnel, ouvrage d'art,...). Ce parcours très réaliste, enrichi des commentaires de l'équipe projet, a réellement facilité la visualisation des tracés. Il a permis aux participants, notamment aux riverains du projet, de poser des questions précises portant sur l'insertion du projet dans le territoire et de mieux comprendre les contraintes auxquelles SNCF Réseau doit faire face dans la conception du meilleur tracé possible.



Les expositions en gares

Afin d'être au plus près des usagers du train pendant la période de concertation, une exposition a été installée par SNCF Réseau dans trois grandes gares concernées par le projet LNMP.

Le dispositif mis en place se voulait simple et efficace :

- un panneau d'exposition rappelant les moyens de donner son avis sur le projet,
- une borne d'accueil bien visible, habillée de l'identité du projet,
- des questionnaires mis à disposition des voyageurs,
- une hôtesse, présente toute la journée sur site pour expliquer le projet, répondre aux questions des participants, distribuer les questionnaires,
- une urne pour recueillir les questionnaires.

Les gares concernées étaient celles des villes de :

- Perpignan, le 7 avril 2015
Cette exposition a été bien fréquentée tout au long de la journée.
- Narbonne, le 13 avril 2015
Cette exposition a connu une fréquentation régulière.
- Béziers, le 20 avril 2015
Cette exposition a été un peu moins fréquentée que les expositions de Perpignan et de Narbonne. Toutefois, les voyageurs ont quand même pris le temps de répondre au questionnaire.

Voir l'analyse de ces questionnaires dans la partie 4 : Synthèse de la concertation avec le public (4.1 Analyse quantitative des expressions) p.54



Exposition en gare de Perpignan le 7 avril 2015

La campagne d'affichage chez les commerçants

Pour annoncer la tenue des réunions publiques, une campagne d'affichage a été lancée à la fin du mois de mars. 1020 affiches ont été distribuées dans les commerces, lieux publics et administrations des 55 communes concernées par le projet LNMP. Ces affiches annonçaient la date, l'heure et le lieu exact de chaque réunion publique.

Descriptif : affiches : format 30x40 cm, impression en 1100 ex. Format 40x60 cm, impression en 600 ex.

Le plan média

Plusieurs actions ont été menées auprès des médias afin d'annoncer les réunions publiques et les enjeux de la concertation.

Le plan média mis en place était le suivant :

SUPPORT	DATE	ACTION
Radio	Du 11 au 29 avril	152 spots sur NRJ et 107.7
Presse	Du 8 au 29 avril	<p>31 insertions :</p> <ul style="list-style-type: none"> > 18 annonces-presse 137Hx192L dans Midi-Libre (Béziers, Poussan, Salses-le-Château, Caves, Montpellier, Narbonne, Nissan-Lez-Ensérune, Perpignan, Pinet) > 9 annonces-presse 137Hx192L dans l'Indépendant (Caves, Narbonne, Perpignan, Salses-le-Château) > 4 annonces-presse 100Hx188L dans la Dépêche du Midi (pages départementales Aude)
Internet	Du 8 au 26 avril	bannières sur les sites Internet et applications : www.midilibre.fr www.lindependant.fr www.clubdes500.com
Lettre M	Edition du 7 avril	Encartage du questionnaire
Carte Com'	Du 8 avril au 29 avril	Diffusion de 10 000 exemplaires dans les centres commerciaux des 3 départements Hérault, Aude, Pyrénées-Orientales

Lire la revue de presse détaillée en annexe p.102

> LE DISPOSITIF DE PARTICIPATION ET D'EXPRESSION

Les réunions publiques

Du 13 au 29 avril 2015, le grand public a été invité à participer à 10 réunions publiques pour dialoguer sur les avancées du projet et son tracé.

- à **Perpignan, le lundi 13 avril**
18h - Amphithéâtre de l'Hôtel d'Agglomération Perpignan Méditerranée, boulevard Saint-Assisclé.
- à **Montpellier, le mardi 14 avril**
18h - Salle Fernand Pelloutier, place Thessalie.
- à **Caves, le mercredi 15 avril**
18h - Salle Municipale, rue de la Mairie.
- à **Portel des Corbières, le jeudi 16 avril**
18h - Espace Tamaroque, avenue du Stade.
- à **Pinet, le lundi 20 avril**
18h - Foyer des Campagnes, place de l'Eglise.
- à **Nissan-Lez-Ensérune, le mardi 21 avril**
18h - Salle Michel Galabru, route de Salles d'Aude.
- à **Narbonne, le jeudi 23 avril**
18h - Salle Bleue du Théâtre de Narbonne, avenue Maître Hubert Mouly.
- à **Poussan, le lundi 27 avril**
18h - Foyer des campagnes, Promenade du 8 mai.
- à **Salses-le-Château, le mardi 28 avril**
18h - Salle des fêtes, rue Gaston Clos.
- à **Béziers, le mercredi 29 avril**
19h - CCI Salle Gaillard, allées Paul Riquet.



Réunion publique le 28 avril 2015 à Salses-le-Château



Réunion publique le 27 avril 2015 à Poussan

Une animatrice professionnelle pour encadrer les réunions

Chacune des dix réunions d'échange organisées par SNCF Réseau a été animée par une animatrice professionnelle. À chaque soirée de débat, son rôle était de faciliter les échanges entre le public et les intervenants présents sur scène, en reformulant au besoin certaines questions et réponses, en facilitant la compréhension de certains sujets complexes mais surtout en veillant à ce qu'il soit répondu avec précision à toutes les questions posées.



Madame Estelle Brisset, animatrice des réunions publiques

Les temps forts du débat

Afin de faciliter les échanges avec le public, SNCF Réseau a choisi d'organiser les réunions publiques autour 4 temps forts.

TEMPS 1 : INTRODUCTION DE LA RÉUNION

Les objectifs étaient de :

- Présenter le garant de la concertation, sa mission et les moyens de le contacter,
- Annoncer les modalités de la concertation, ses principaux objectifs et différents moyens mis à disposition du public pour y participer,
- Rappeler le projet d'entreprise de SNCF Réseau et les principaux investissements sur le réseau existant de la région dans les années à venir,

A l'issue de ce temps de « mise en situation », les participants disposaient d'un temps de libre expression sur les sujets qui venaient tout juste d'être traités.

TEMPS 2 : LA LNMP, POURQUOI ?

Cette partie permettait de :

- Diffuser la vidéo du projet pour une compréhension aisée des enjeux et des étapes franchies jusqu'à présent,
- Rappeler les bénéfices attendus d'un tel projet.

A l'issue de cette présentation détaillée, les participants disposaient d'un temps de libre expression sur les thèmes précédemment traités.

TEMPS 3 : LA LNMP, COMMENT ?

Ce temps était consacré à :

- L'explication des différents critères permettant de comparer les variantes de tracé,
- L'analyse, carte à l'appui, de chaque variante étudiée par SNCF Réseau,
- La présentation des différentes propositions de sites de gares nouvelles et leur intérêt dans le cadre du projet pour les réunions de Narbonne et de Béziers.

A nouveau, les participants pouvaient librement poser leurs questions.

TEMPS 4 : CONCLUSION

Cette étape permettait de rappeler une dernière fois le calendrier du projet, les différentes modalités de participation à la concertation et, bien sûr, de remercier l'audience pour son écoute et sa coopération.

Force est de constater que la combinaison animation/séquençage des réunions a été très efficace puisque les échanges ont été nombreux et concis dans le contenu ainsi que particulièrement étendus dans leur durée.

La présence des cofinanceurs en tribune

Conscient du fait qu'un projet de Ligne Nouvelle est indissociable des autres projets d'aménagement et de transport des territoires traversés, SNCF Réseau a sollicité la **présence en tribune des élus co-financeurs du projet**. Leur présence effective à chaque réunion publique a montré leur soutien au projet et donné au public un éclairage direct sur les projets en cours dans les différents territoires.



Réunion publique le 14 avril 2015 à Montpellier

Pour chaque réunion publique, les élus présents aux côtés du maître d'ouvrage étaient les suivants :

> PERPIGNAN

Marie Meunier-Polge (Vice-présidente aux Transports de la Région Languedoc-Roussillon)
Jean-Marc Pujol (Maire et Président de Perpignan Méditerranée)
Hermeline Malherbe (Présidente du CD 66)

> MONTPELLIER

Marie Meunier-Polge (Vice-Présidente aux Transports de la Région Languedoc-Roussillon)
Philippe Saurel (Maire de Montpellier et Président de Montpellier Méditerranée Métropole)

> CAVES

Hervé Baro (Premier Vice-président du CD 11)
Marie Meunier-Polge (Vice-présidente aux Transports de la Région Languedoc-Roussillon)
Henri Martin (Vice-président Le Grand Narbonne)

> PORTEL-DES-CORBIÈRES

Hervé Baro (Premier Vice-président du CD 11)
Marie Meunier-Polge (Vice-présidente aux Transports de la Région Languedoc-Roussillon)
Henri Martin (Vice-président Le Grand Narbonne)

> PINET

Guy Amiel (Premier Vice-président de la Communauté d'agglomération Hérault Méditerranée et Maire de Saint-Thibéry)
Jean-Claude Gaysot (Vice-président Région Languedoc-Roussillon, délégué à l'international et à l'Europe)

> NISSAN-LEZ-ENSÉRUNE

Florence Brutus
(Vice-présidente Région Languedoc-Roussillon)

> NARBONNE

Régis Banquet (Carcassonne Agglomération)
André Viola (Président du CD 11)
Didier Codorniou
(Vice-président Région Languedoc-Roussillon)
Henri Martin (Vice-président Le Grand Narbonne)

> POUSSAN

André Lubrano (Région Languedoc-Roussillon)

> SALSÉS-LE-CHÂTEAU

Hermeline Malherbe (Présidente du CD 66)
Jean-Claude Gaysot (Vice-président Région Languedoc-Roussillon, délégué à l'international et à l'Europe)

> BÉZIERS

Marie Meunier-Polge (Vice-présidente aux Transports de la Région Languedoc-Roussillon)
Michel Suère (Premier Vice-président à l'aménagement Béziers Méditerranée)

Le questionnaire



Un questionnaire a été réalisé afin de **mesurer le niveau de connaissance du projet** par les citoyens ainsi que leur **avis sur des points essentiels** du projet (priorité pour déterminer le tracé final, site privilégié pour accueillir une gare nouvelle, fréquence d'utilisation du train,...).

Ces questionnaires ont été mis à disposition du public :

- dans les expositions en gare de Perpignan, Béziers et Narbonne,
- dans l'édition Lettre M du 7 avril 2015
- dans les principaux commerces et lieux publics des 55 communes concernées par le projet
- à l'entrée de chaque réunion publique

Les internautes ont également pu répondre à ce questionnaire en ligne sur le site lalignenouvelle.com. Munis d'une carte T, ces questionnaires pouvaient être retournés gratuitement par La Poste.

Descriptif : format A5 fermé, 4 pages. Impression en 27 000 exemplaires.

La mise à disposition de registres

Afin que les citoyens puissent s'exprimer librement sur le projet, un registre a été mis à disposition du public dans chaque mairie des communes concernées par le projet ainsi que Perpignan, soit 56 exemplaires au total.



La mise à disposition d'une adresse email et d'un formulaire sur le site Internet du projet

En plus de pouvoir contacter librement le garant de la concertation, les internautes pouvaient s'adresser à l'équipe du projet via un formulaire accessible sur le site Internet. Ils pouvaient également lui envoyer un email à l'adresse suivante : contact@lalignenouvelle.com

Les réunions complémentaires organisées à la demande des communes*

La tenue des réunions publiques a eu des effets immédiats. De nombreux maires ont exprimé l'envie d'organiser des réunions dans leur commune afin de poursuivre le débat sur le projet et d'échanger plus en détail avec SNCF Réseau sur les impacts dans la commune en question.

→ Deux permanences à Villeneuve-lès-Béziers

À la suite de la réunion publique** de Béziers, deux journées de permanence ont été organisées les 8 et 9 juin après-midi sur proposition de SNCF Réseau pour rencontrer individuellement les habitants de Villeneuve-lès-Béziers qui émettaient des inquiétudes sur la problématique foncière. 50 personnes se sont rendues à ces permanences.



→ Une réunion de travail devenue réunion publique à Cuxac d'Aude

Suite aux réunions de Nissan-Lez-Ensérune et de Narbonne, le maire de Cuxac d'Aude a pris l'initiative d'organiser une réunion de travail avec SNCF Réseau. L'objectif était que le maître d'ouvrage présente aux participants les études hydrauliques réalisées dans la zone de Cuxac d'Aude. Cette réunion s'est déroulée le 3 juin, de 18h30 à 21h00, salle du jeu de Paume à Cuxac d'Aude.

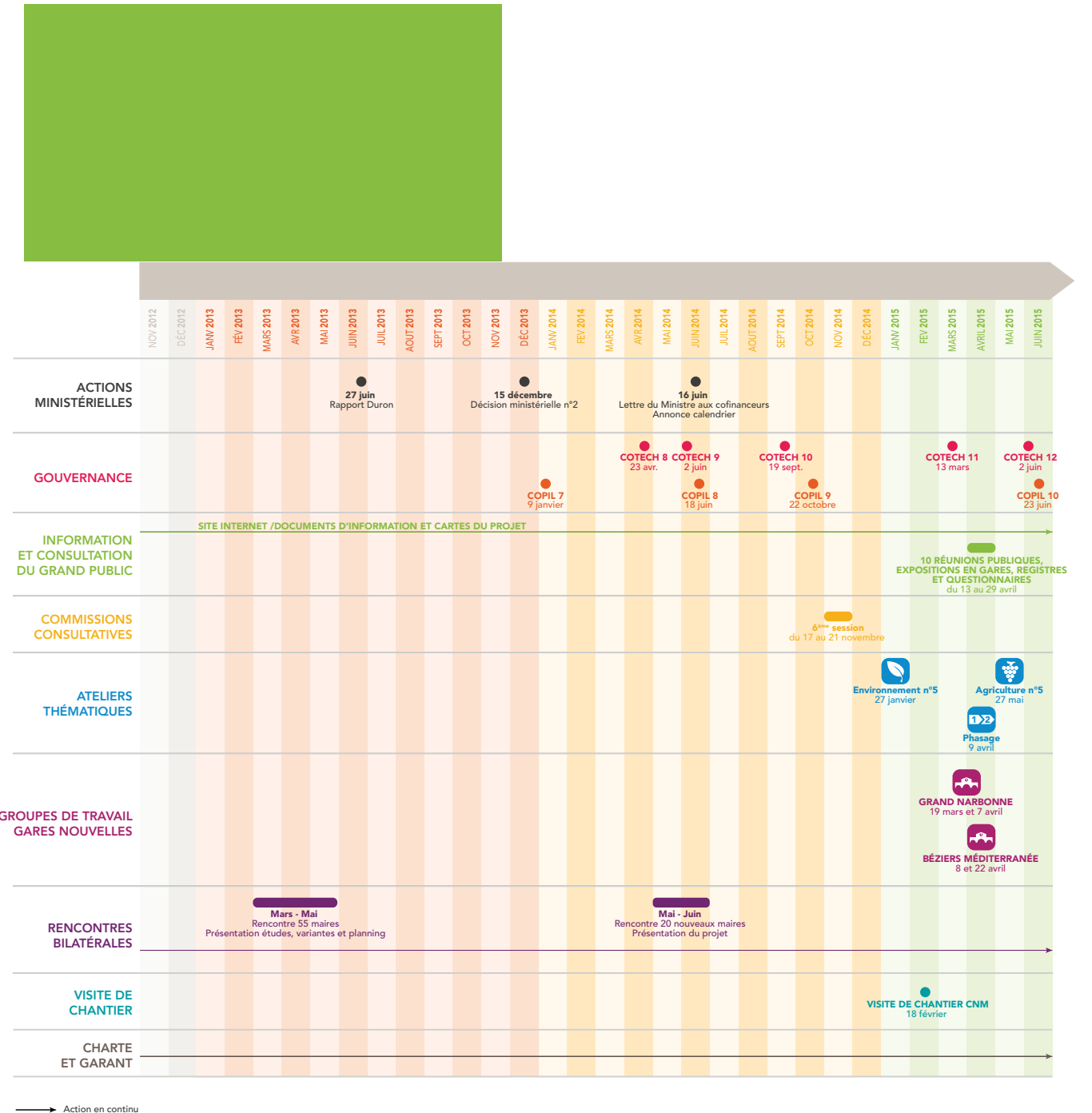
SNCF Réseau a d'abord présenté le projet LNMP puis laissé la parole aux spécialistes BRL Ingénierie pour une présentation concise des études. Les habitants ont ensuite pu poser toutes leurs questions. Portant sur la problématique hydraulique dans un premier temps, les questions se sont ensuite élargies autour du projet (nuisances sonores, vibrations, distances, fret...).

Avec 180 personnes présentes, la réunion s'est transformée en véritable réunion publique. Si les participants sont repartis avec des inquiétudes persistantes, le dialogue et l'écoute a permis de les minimiser.

* Lire la partie 4 (4.3 Synthèse thématique des expressions) p.62

** Suite aux réunions publiques, SNCF Réseau a également rencontré les maires de Roquefort-des-Corbières et de Montblanc.

CALENDRIER DE LA CONCERTATION DE LA SECONDE MOITIÉ DE L'ÉTAPE 2 (NOVEMBRE 2012-JUIN 2015)



→ Action en continu



Commission consultative - Séguier le 1, le 17 novembre 2014 à Perpignan

03 SYNTHÈSE DE LA CONCERTATION AVEC LES ACTEURS DU TERRITOIRE

3.1 AUX COMMISSIONS CONSULTATIVES

Comme précisé dans la partie 3.3 « Le dialogue avec les acteurs », les Commissions consultatives, permettent d'échanger de manière approfondie avec les élus afin de bénéficier de leur connaissance 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. **De nombreux enseignements sont ressortis des cinq commissions consultatives organisées du 17 au 21 novembre 2015.**

> COMMISSION CONSULTATIVE SÉQUENCE 1 À PERPIGNAN : UN REFUS CLAIR DE LA MIXITÉ

Certains participants se sont rejoints pour exprimer **le refus de la mixité** dans la Plaine du Roussillon. Deux arguments ont été avancés : le PIG (Projet d'intérêt général) doit être respecté et celui-ci ne prévoit pas de mixité dans ce secteur. Par ailleurs, contrairement à une ligne mixte, une simple ligne voyageurs permettrait de limiter l'impact sur le paysage dans le secteur du Soler et garantirait l'activité économique de Saint Charles et plus largement l'économie du département.

> COMMISSION CONSULTATIVE SÉQUENCE 2 À CAVES : LE PIG FAIT CONSENSUS

Cette commission a fait consensus. Les élus ont exprimé **un accord unanime sur le choix du tracé PIG**. Ces derniers souhaitent à présent que le projet se réalise rapidement. Dans ce secteur, les questions agricoles et foncières se sont également faites plus nombreuses avec la définition plus précise du tracé, notamment pour une dizaine de maisons directement impactées par le projet.

> COMMISSION CONSULTATIVE SÉQUENCE 3 À NARBONNE : LES SITES DE GARES AU CŒUR DU DÉBAT

A l'issue de ce rendez-vous, **le site de « Pont des Charrettes » a remporté l'adhésion**. Seule la commune de Cuxac d'Aude a exprimé une préférence pour le site de « Prax ». Les agglomérations ont par ailleurs souhaité qu'un travail collaboratif solide soit mis en place tout au long du projet, notamment sur la problématique des aménagements connexes liés à l'implantation des gares (voiries notamment).

Avec la connaissance plus précise du tracé, de premières inquiétudes et questions ont émergé sur les nuisances sonores (notamment dans le secteur de Montredon-des-Corbières), les acquisitions foncières et la transparence hydraulique. Sur ces sujets, les partenaires attendent beaucoup de pédagogie de la part de SNCF Réseau.

> COMMISSION CONSULTATIVE SÉQUENCE 4 À BÉZIERS : DES QUESTIONS PRÉCISES SUR L'IMPACT DU PROJET

Des demandes localisées et explicites sur **l'impact du projet** ont été exprimées tout au long de cette commission : impact foncier à Villeneuve-les-Béziers et Cers, traitement des impacts sonores à Florensac et à Pinet, traitement de l'impact visuel et réserves foncières pour l'AOC à Pinet, protection des captages à Florensac, évitement du domaine du château de Coussergues et de l'écopôle de la Valasse à Montblanc, évitement de la zone de la Capucière, de la carrière, de la zone habitée, de la zone du volcan à Bessan.

> COMMISSION CONSULTATIVE SÉQUENCE 5 À MONTPELLIER : UN TRACÉ HISTORIQUE ESPÉRÉ

La proposition de **retenir le tracé historique (ou Projet d'Intérêt Général) a rassuré l'ensemble des maires fidèles au rendez-vous**. Deux maires ont eu des attentes précises : une collaboration étroite avec SNCF Réseau pour le maire de Gigean afin « d'éviter les dégâts dans la Gardiole », une meilleure communication de la part des « opérateurs » sur les travaux CNM en direction des administrés de la part du maire de Lattes.

Lire la synthèse des 5 commissions consultatives en annexe p.73



Commission consultative - séquence 3, le 19 novembre 2014 à Narbonne

3.2 AUX ATELIERS THÉMATIQUES ENVIRONNEMENT, PHASAGE ET AGRICULTURE

> L'ATELIER ENVIRONNEMENT

Pour préparer la définition du projet dans la perspective de l'enquête publique, **un atelier environnement (le cinquième) a été organisé à Montpellier le 27 janvier 2015**. SNCF Réseau y a convié les services de l'État et les collectivités territoriales, les chambres consulaires et le monde associatif. L'objectif de cet atelier, qui s'est déroulé sur une journée, était de présenter les études environnementales et territoriales réalisées depuis le dernier atelier (le matin) et qui ont servi de données d'entrée au travail de rétablissements des continuités écologiques présenté l'après-midi.

Cet atelier se concentrait **sur les aspects méthodologiques, dans le but d'avoir un retour des acteurs de terrain et les connaissances scientifiques** puis d'initier ensuite un travail plus précis dans le cadre de la progressivité des études.

Sur le volet zones humides, le Conservatoire Régional des Espaces Naturels et l'ONEMA, notamment, ont rappelé que la compensation de ces zones humides devait bien intégrer la notion de fonctionnalités (bien définir l'espace fonctionnel des zones humides) et bien prendre en compte, dans l'état initial, toutes les études menées par d'autres maîtres d'ouvrage sur le territoire du projet.

Sur l'aspect Trame Verte et Bleue (TVB), le Conseil Régional et la DREAL Languedoc-Roussillon ont salué la prise en compte opérationnelle du SRCE (Schéma régional de cohérence écologique) par le projet LNMP,

même si ce dernier n'est pas encore approuvé. Il sera intéressant de pouvoir recouper l'étude TVB LNMP avec le diagnostic réalisé pour le SRCE au 1/25000ème.

La Fédération Régionale des Chasseurs du Languedoc-Roussillon a remercié SNCF Réseau d'avoir pris en compte l'étude cynégétique dans le cadre du projet LNMP. Elle a insisté sur le facteur d'acceptation sociale très important qu'est la prise en compte des espèces plus ordinaires et mieux connues du grand public.

Sur le rétablissement des trames bleues, l'ONEMA et la DREAL LR ont demandé de privilégier les portiques ouverts plutôt que des buses ou ponts cadres avec radier béton. Ces portiques sont la meilleure solution apportée au projet car ils ne modifient pas l'état naturel du fond de lit.

Enfin, le GOR (Groupe Ornithologique du Roussillon) et la LPO de l'Aude (Ligue de Protection des Oiseaux) ont demandé à ce qu'une attention particulière soit portée à la définition des mesures de réduction et de compensation dans la traversée des Corbières, bastion d'espèces patrimoniales à forts enjeux.

> L'ATELIER PHASAGE

Pour préparer la définition du projet dans la perspective de l'enquête publique, **un atelier phasage a été organisé à Montpellier le 9 avril 2015**. SNCF Réseau y a convié les services de l'État et des collectivités cofinçant le projet, les chambres consulaires et des associations s'intéressant aux questions ferroviaires. Au regard de la future grande Région Languedoc-Roussillon / Midi-Pyrénées, des représentants des services de la Région Midi-Pyrénées, du département de la Haute-Garonne et de Toulouse Métropole ont également été invités.

L'objectif de cet atelier, qui s'est déroulé sur une journée, **était d'apporter un éclairage sur le phasage des projets de lignes nouvelles en France et de présenter les principes, modalités et scénarios d'un éventuel phasage du projet LNMP**.

Si pour beaucoup de participants, il était encore trop tôt pour se prononcer sur un scénario de phasage préférentiel, tous ont salué la démarche entreprise par SNCF Réseau et se sont dit satisfaits quant à la mise à niveau des connaissances apportées. Ils ont souhaité poursuivre le travail partenarial engagé autour de ce sujet. L'importance du consensus politique autour des grands projets d'aménagement a été soulignée par l'ensemble des participants comme l'un des grands enseignements de cet atelier.

Certains représentants des collectivités, services de l'État et associations présents ont fait part de leurs préférences quant aux scénarios de phasage étudiés et présentés par SNCF Réseau :

→ La DDTM 11 a demandé de ne pas écarter l'idée d'un premier phasage à Narbonne.

→ Le Conseil départemental des Pyrénées-Orientales a souligné la pertinence d'un phasage géographique en trois phases ou en deux phases à Rivesaltes si les finances le permettent.

→ L'agglomération de Perpignan Méditerranée a souligné la pertinence d'un phasage géographique en trois phases.

→ L'association Energie TGV a proposé une alternative de phasage en deux temps, avec dans un premier temps la réalisation du tronçon Montpellier – Béziers Est et du raccordement TP Ferro – Plaine du Roussillon, puis dans un deuxième temps la finalisation de la ligne avec la réalisation du tronçon Plaine du Roussillon – Béziers Est.

> L'ATELIER THÉMATIQUE AGRICULTURE, VITICULTURE, FONCIER N°5

L'atelier thématique agriculture, viticulture, foncier n°5 s'est déroulé le 27 mai 2015. Il a été organisé dans l'optique de présenter les résultats des études menées par les Chambres d'agriculture de l'Hérault, de l'Aude et des Pyrénées-Orientales sur les impacts du projet LNMP à l'échelle de chaque exploitation. Le but était aussi de recueillir l'avis et les attentes des agriculteurs/viticulteurs concernés par cette problématique forte.

Cette réunion était attendue par la profession qui a été globalement satisfaite de l'organisation et du contenu de l'étude. **Une demande majeure a été formulée : anticiper les acquisitions foncières, notamment pour retrouver les surfaces agricoles prélevées dans le cadre des besoins** de la réalisation du projet ferroviaire. Les Conseils généraux ont également exprimé la nécessité de faire des réserves foncières aux fins de compensation.

Lire la synthèse des 3 ateliers en annexe p.78



Atelier thématique environnement n°5, le 27 janvier 2015 à Montpellier



Atelier thématique phasage, le 9 avril 2015 à Montpellier

3.3 AUX GROUPES DE TRAVAIL « GARE NOUVELLE ET PROJET DE TERRITOIRE »

Dans le cadre de leurs propres démarches de territoire, deux groupes de travail « **Gare nouvelle et projet de territoire** » ont été mis en place par les agglomérations de Béziers Méditerranée et du Grand Narbonne avec l'appui de SNCF Réseau. L'objectif de ces groupes de travail réunissant des élus communautaires était **de définir un site préférentiel pour les futures gares nouvelles du biterrois et du narbonnais**. Les deux groupes de travail se sont chacun réunis à deux reprises : dans un premier temps, pour élaborer une grille de critères ferroviaires et territoriaux facilitant la comparaison des sites et dans un second temps, pour comparer les résultats des analyses ferroviaires et territoriales réalisées

> LE GROUPE DE TRAVAIL « GARE NOUVELLE ET PROJET DE TERRITOIRE » DANS LE BITERROIS

Dans le biterrois, **le groupe de travail s'est réuni les 8 et 22 avril 2015** et a rassemblé des élus et représentants des services de l'agglomération de Béziers Méditerranée, ainsi que des représentants de la SEBLI, du SCOT du biterrois et de l'association TGV Développement. L'analyse multicritère portait sur deux sites de gares pressentis : le site « A75 » et le site « Canal du Midi ».

Le groupe de travail a permis à certains élus de Béziers Méditerranée de réaffirmer leur soutien au principe d'une gare nouvelle pour le Biterrois. Au regard des analyses multicritères ferroviaires et territoriales présentées, les élus et services de Béziers Méditerranée ont fait part de leur préférence pour le site dit « A75 », le maire de Villeneuve-lès-Béziers faisant part de sa forte inquiétude pour le site dit « Canal du Midi » engendrant des impacts majeurs sur certaines habitations de la commune. La nécessité de poursuivre les investissements sur la gare actuelle a également été soulignée.

> LE GROUPE DE TRAVAIL « GARE NOUVELLE ET PROJET DE TERRITOIRE » DANS LE NARBONNAIS

Dans le narbonnais, **le groupe de travail s'est réuni le 19 mars et le 7 avril 2015** et a rassemblé des élus et représentants des services de l'agglomération du Grand Narbonne, le vice-président « Aménagements » de Carcassonne Agglomération et un représentant « routes et transports » du Conseil départemental de l'Aude. L'analyse multicritère portait sur deux sites de gares pressentis : le site « Pont des Charrettes » et le site « Les Prax ».

Les élus du Grand Narbonne ont réaffirmé leur forte mobilisation pour la création d'une gare nouvelle soulignant que celle-ci bénéficiera à tout le territoire Audois. Parmi les deux sites pressentis, et au regard des analyses multicritères ferroviaires et territoriales présentées, la préférence des participants à l'atelier s'est

portée sur le site dit « Pont des Charrettes » offrant des possibilités de développement urbains plus importants et étant moins soumis aux risques d'inondations que le site dit « Les Prax ».

Lire la synthèse de chacun des 4 groupes de travail « Gare nouvelle et projet de territoire » en annexe p.79

3.4 AUX RENCONTRES BILATÉRALES

Entre mars et mai 2012, **les rencontres individuelles des 55 maires des communes concernées** ont permis de conserver un fil tendu d'information et de maintenir le dialogue avec les élus locaux. Ces rencontres ont été appréciées. Elles ont permis aux élus d'échanger en continu avec l'équipe en charge du projet.

Les rendez-vous avec les nouveaux maires suite aux élections municipales de mars 2014 ont été guidées par le même principe : rendre compte de l'état d'avancement du projet et répondre aux interrogations des nouveaux élus. Les rencontres individuelles à la demande des élus et des associations ont également été bien perçues par ces derniers : elles ont permis d'échanger sur des sujets bien précis et de désamorcer certains points de blocage.

DANS LA PLAINE DU ROUSSILLON, L'INADÉQUATION DU TRACÉ ALTERNATIF AUX BESOINS EXPRIMÉS ET AUX DÉCISIONS PRISES

Après analyse du tracé alternatif tel que proposé en décembre 2014 par l'association PMCV, il ressort que :

1. ce tracé implique une modification du programme fonctionnel du projet lui-même, après 25 ans d'études, en dehors d'emprises acceptées de tous.
 2. ce tracé va à l'encontre des décisions et des engagements pris mais aussi à l'encontre des besoins des entreprises et des populations riveraines :
- à l'encontre du débat public du printemps 2009 et de ses conclusions, ainsi que de toutes décisions ministérielles prises jusqu'à présent (DM n°1 du 14 novembre 2011 et DM N°2 du 15 décembre 2013) ;
 - à l'encontre des engagements européens sur les réseaux de transports prioritaires (RTE-T) en matière de grande vitesse, interopérabilité et désaturation, risquant de faire perdre la subvention européenne (10% à minima du coût, soit à minima 500 M€) ;
 - à l'encontre des besoins des entreprises de la plateforme multimodale de Saint Charles : la concentration de tous les trafics y compris TER et TGV sur les voies d'accès est un handicap à son développement futur ;
 - à l'encontre de l'activité économique du Roussillon car le tracé proposé nécessite de détruire 57 750 m² de locaux d'entreprises et 37 350 m² de serres et annexes agricoles ;
 - à l'encontre des besoins des populations riveraines : ce tracé génère plus de 2 fois plus de logements détruits et de logements exposés au bruit ferroviaire.

Pour ces différentes raisons, SNCF Réseau a proposé aux partenaires cofinanceurs de ne pas poursuivre l'étude du tracé alternatif.



Réunion publique à Perpignan le 13 avril 2015

04 SYNTHÈSE DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC

4.1 ANALYSE QUANTITATIVE DES EXPRESSIONS

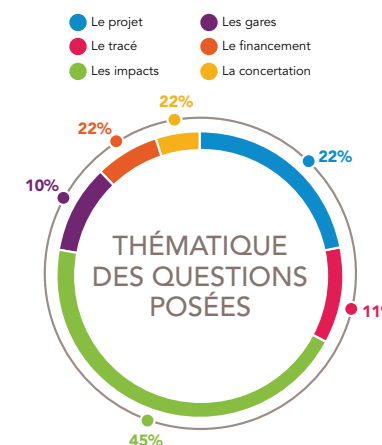
4.1.1 EN RÉUNION PUBLIQUE

Les dix réunions publiques ont connu un rassemblement fort. **Plus de 2 000 personnes** se sont rendues à ces rendez-vous et environ **300 interventions ont été enregistrées**. Une participation particulièrement importante a pu être observée à Narbonne, Béziers, Perpignan et Poussan. Les personnes les plus « concernées » par le projet sont celles qui se sont le plus facilement déplacées aux réunions. À Narbonne, Béziers et Perpignan il était effectivement essentiellement question de parler des sites de gares nouvelles. Montpellier, peu impactée par le projet, a rassemblé le plus petit nombre de participants.



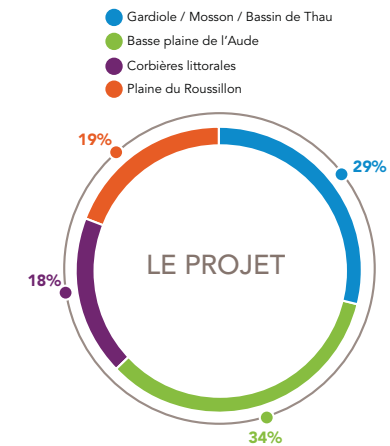
> LES THÉMATIQUES

La question des impacts, (problématiques hydrauliques, nuisances sonores, insertion paysagère, viticulture, foncier) a été la plus fréquente, **celle-ci représentant 45% des interventions**. Les questions liées au projet : son opportunité, la mixité, le calendrier et la ligne actuelle, arrivent en deuxième position et représentent 22% des questions et remarques. Le tracé : 11% des questions et remarques et les gares nouvelles : 10% des questions et remarques ont été les troisièmes et quatrièmes thématiques les plus abordées. Enfin les questions liées au financement du projet : 7% et à la concertation : 5%, représentent les thématiques les moins abordées par le public.



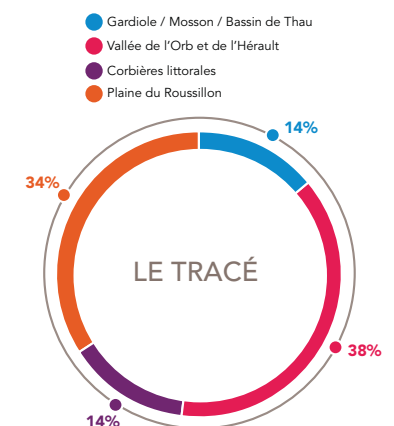
> LE PROJET

Les questions / remarques liées au projet (opportunité, mixité, calendrier, ligne actuelle) représentent environ 22% des interventions en réunion publique. Celles-ci ont principalement été formulées dans le secteur « Basses plaines de l'Aude » (34%) ainsi que dans le secteur « Gardiole, Mosson et Bassin de Thau » (29%) où certains acteurs associatifs ont remis en question le projet.



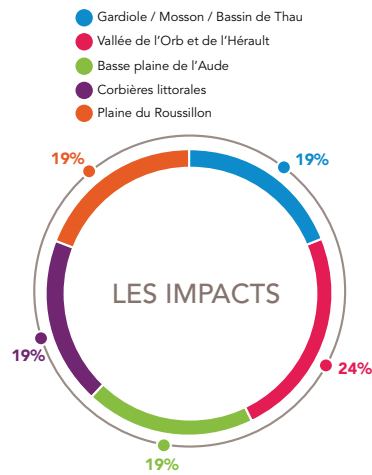
> LE TRACÉ

Les questions / remarques liées au tracé (variantes présentées, variante proposée par SNCF Réseau, propositions d'autres variantes) représentent environ 11% des interventions en réunion publique. Celles-ci ont principalement été formulées dans le secteur « Vallée de l'Orb et de l'Hérault » (38%) concernant le raccordement fret marchandises à l'Est de Béziers et dans la « Plaine du Roussillon » (34%) où d'une manière générale les acteurs refusent tout tracé qui contourne Perpignan.



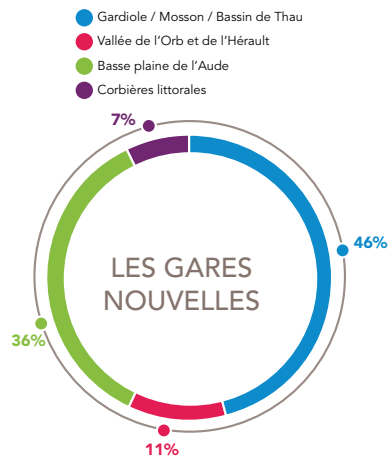
> LES IMPACTS

Les questions / remarques liées aux impacts (hydraulique, nuisances sonores, insertion paysagère, viticulture, foncier) représentent environ 45% des interventions en réunion publique. Il est intéressant de noter que celles-ci se répartissent de manière quasiment égales selon les secteurs.



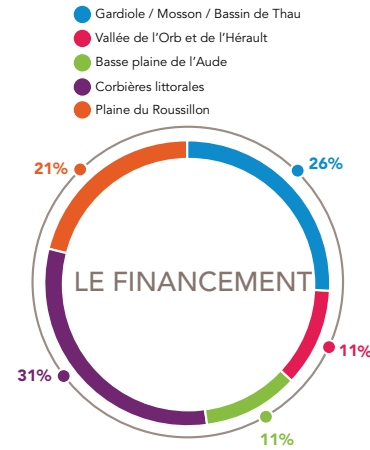
> LES GARES NOUVELLES

Les questions / remarques liées aux gares nouvelles (opportunité, emplacement et impacts, desserte du Nord du bassin de Thau) représentent environ 10% des interventions en réunion publique. Celles-ci ont principalement été formulées dans le secteur « Gardirole, Mosson et Bassin de Thau » (46%) où des demandes pour une gare nouvelle entre Montpellier et Béziers ont été formulées et dans le secteur « Basses plaines de l'Aude » (36%) concernant la gare nouvelle prévue pour le Narbonnais.



> LE FINANCEMENT

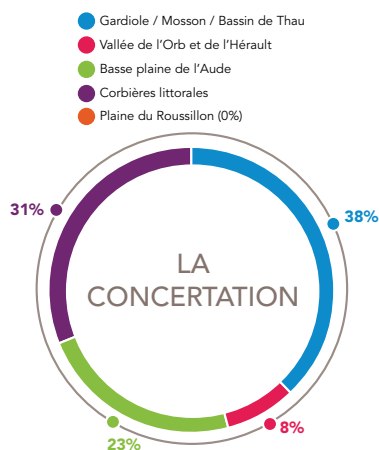
Les questions / remarques liées au financement (capacité des cofinanceurs, financement européen, phasage, calendrier) représentent environ 7% des interventions en réunion publique. Celles-ci ont principalement été formulées dans le secteur « Corbières littorales » (31%).



> LA CONCERTATION

Les questions / remarques liées à la concertation (qualité de l'information et du dialogue, demandes de travail collaboratif) représentent environ 5% des interventions en réunion publique. Celles-ci ont principalement été formulées dans le secteur « Gardirole, Mosson et Bassin de Thau » (38%) concernant des demandes de précisions quant aux documents proposés par SNCF Réseau, dans le secteur des « Corbières littorales » (31%) et des « Basses plaines de l'Aude » (23%) où des demandes de travail plus collaboratif et d'échanges plus soutenus ont été formulées.

Lire la synthèse de chacune des 10 réunions publiques en annexe p.83



4.1.2 PAR LE BIAIS DES REGISTRES

56 registres ont été mis à disposition des citoyens dans les mairies des 55 communes concernées par le projet. Un registre a également été remis à la ville de Perpignan.

À L'ISSUE DE LA CONCERTATION :

- **51 registres** ont été retournés au maître d'ouvrage, soit plus de 91% de retours,
- **33 registres** ont été retournés sans commentaires, soit près de 65%,
- **18 registres** ont été retournés avec des commentaires, environ 35%.

122 nouvelles contributions sont venues enrichir la concertation par le biais des registres :

- **À Villeneuve-lès-Maguelone**, 1 contribution de l'adjoint au maire a été inscrite dans le registre. Celui-ci est favorable au projet mais il demande qu'une attention particulière soit portée sur le fret ferroviaire, les nuisances sonores et visuelles (demande des mesures de protection), le quartier du Pont et les zones de captage.
- **À Gigean**, 1 remarque a été inscrite. La personne a exprimé sa préférence pour la variante bleue.
- **À Balaruc-le-Vieux**, 2 remarques ont été annotées. La pertinence d'une gare TGV est remise en cause et les nuisances sonores sont à prendre sérieusement en compte.
- **À Cers**, 1 demande a été transmise, celle de conserver le PIG et de préserver le bâti.
- **À Villeneuve-lès-Béziers**, 1 personne annonce son soutien au projet, 1 autre précise être défavorable au projet, notamment à cause des nuisances sonores qu'il risque d'engendrer.
- **À Béziers**, 2 contributions provenant d'associations soulignent la lenteur du projet et les problématiques foncières sur la commune, notamment l'impact des tracés et du raccordement sur le foncier. Une préférence pour le tracé PIG et pour une gare centre a été exprimée.
- **À Coursan**, 1 habitant s'interroge sur les acquisitions foncières avec une question ouverte.
- **À Cuxac d'Aude** : 10 remarques ont été écrites, dont une du maire. Plusieurs d'entre-elles sont en défaveur du projet jugé non acceptable tel quel, trop proche du village et engendrant trop d'impacts négatifs sur la transparence hydraulique et les nuisances sonores. Un viaduc est vivement souhaité.
- **À Montredon-des-Corbières** : 1 remarque a été déposée, celle du maire. Il exprime sa préférence pour la création d'une gare nouvelle sur le site « Pont des Charrettes ».
- **À Peyriac-de-Mer**, 1 question d'ordre foncier a été déposée.
- **À Sigean**, 1 personne a souhaité savoir si la commune était concernée par le projet.

→ **À Roquefort-des-Corbières**, 5 avis ont été exprimés et une pétition a été déposée. Les personnes qui se sont exprimées ont demandé à ce qu'une attention particulière soit portée à l'insertion paysagère de la ligne (en l'enterrant au maximum), à la limitation des nuisances sonores et à la préservation du cadre de vie des riverains.

→ **À Fitou**, 3 contributions concernent la demande de passage pour la faune et des dédommagements matériels pour les chasseurs, une attention particulière pour les vigneron et viticulteurs avec une prévision de capacité de réemploi des terres et des indemnités par parcelle, ainsi qu'une mixité de la ligne.

→ **À Salses-le-Château**, 9 contributions ont été laissées, dont une provenant du maire. Un avis exprime un soutien à la Ligne Nouvelle, un autre attend de la ligne qu'elle soit totalement mixte. De nombreuses contributions ont été inscrites en faveur de la fermeture du passage à niveau sur la ligne existante.

→ **À Peyrestortes**, 21 avis ont été comptabilisés. Ils s'opposent à la construction de la Ligne Nouvelle, à la mixité et demandent l'étude de la variante proposée par l'association PMCV.

→ **À Baho**, 59 contributions, dont une du maire et de deux associations, ont été comptabilisées. Les avis émis s'opposent à la réalisation de la ligne nouvelle, (près de 40 personnes se sont exprimées en ce sens) ainsi qu'à la mixité de cette ligne. Une forte demande d'étudier la variante de l'association PMCV a été mentionnée dans ce registre. Il est aussi demandé de privilégier la desserte par la gare centre de Perpignan pour les TGV. Les notions liées aux impacts fonciers, viticoles et aux nuisances acoustiques ont également été évoquées.

→ **À Baixas**, 1 contribution d'une association politique demandant l'étude approfondie de la variante PMCV.

→ **Au Soler**, 1 commentaire a été laissé par une personne déclarant être en faveur du projet.

La commune de Baho comptabilise le plus grand nombre de contributions (59), dans l'ensemble défavorable au projet de ligne nouvelle ainsi qu'à la mixité de cette ligne. Peyrestortes arrive en seconde position en terme de nombre d'avis (21), puis vient Cuxac d'Aude (10). Encore une fois, les avis sont plutôt négatifs par rapport au projet. De manière assez logique, les personnes les plus inquiètes sur le projet sont celles qui se sont le plus souvent déplacées en mairie.

Par ailleurs, la mairie de Roquefort-des-Corbières a joint au registre une pétition de 400 signatures et de 40 avis reçus via le site Internet de la mairie. Cette pétition a été ouverte en mairie le 14 juillet 2014. Bien que conscients de l'intérêt d'une ligne nouvelle, les pétitionnaires s'opposent à l'implantation de la LNMP telle qu'elle est proposée par SNCF Réseau, à savoir dans les emprises du tracé de 1995.

4.1.3 PAR LE BIAIS DES QUESTIONNAIRES

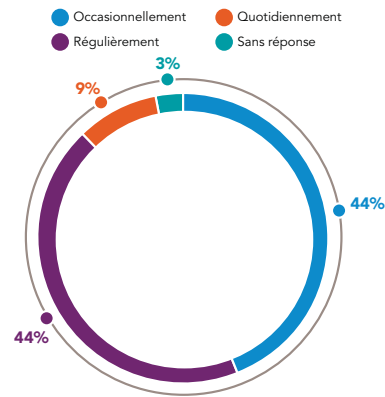
Le questionnaire mis à disposition du public pendant la concertation a permis de mesurer le niveau de connaissance du projet des participants et de recueillir leur avis sur des points essentiels du projet.

645 questionnaires ont été reçus et analysés :

- 89 questionnaires* ont été collectés à l'issue des réunions publiques,
- 245 via la Poste,
- 179 via les expositions en gares
- 132 via le site internet.

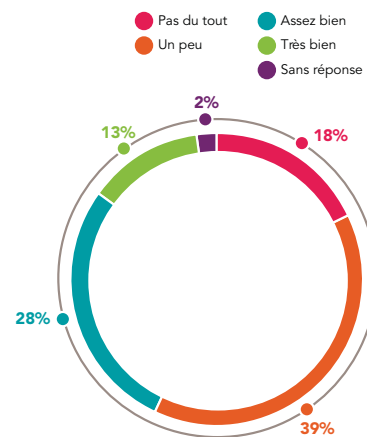
> LES PERSONNES AYANT RÉPONDU SONT-ELLES DES USAGERS DU TRAIN ?

Les réponses aux questionnaires sont partagées entre des usagers réguliers du train (44%) et des usagers occasionnels (44%). Très peu de voyageurs utilisent quotidiennement ce mode de transport (9%).



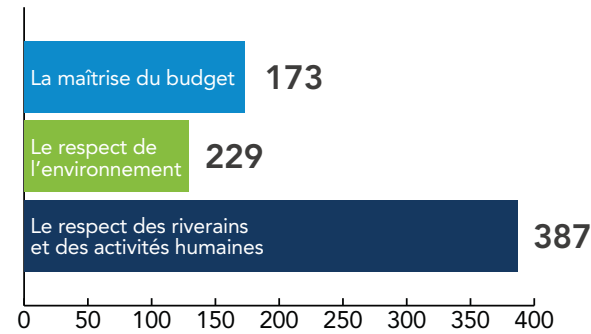
> QUEL EST LEUR NIVEAU DE CONNAISSANCE DU PROJET LNMP ?

Globalement, les personnes ayant répondu au questionnaire connaissent le projet LNMP. Seulement 18% affirment ne pas le connaître.



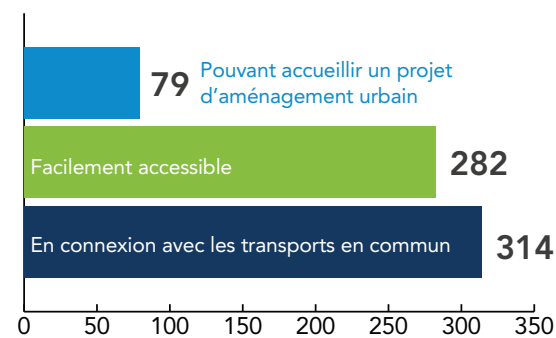
> QUELLE EST LA PRIORITÉ À DONNER POUR DÉTERMINER LE TRACÉ FINAL ?

Près de la moitié des personnes ayant répondu au questionnaire (49%) estiment que pour déterminer le tracé final l'accent doit être mis sur le respect des riverains et des activités humaines. Toutefois, pour un grand nombre de personnes interrogées, les trois critères sont importants et doivent être pris en considération de manière égale.



> QUELLES CARACTÉRISTIQUES ATTRIBUER AUX SITES DE GARE NOUVELLE ?

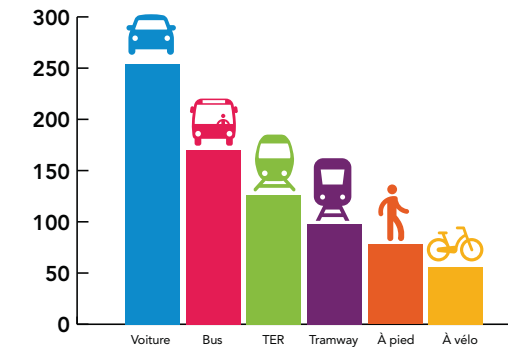
La majorité des personnes ayant répondu au questionnaire souhaitent que les sites de gare soient à la fois connectés avec les transports en commun (46%) et facilement accessibles (42%). La possibilité d'aménager un quartier autour de la gare nouvelle n'apparaît pas comme une priorité (12%).



Dans le secteur de la « Vallée de l'Orb et de l'Hérault », directement concerné par la gare nouvelle de Béziers, les participants souhaitent une gare en connexion avec les transports en commun (48%). Dans le secteur des « Basses plaines de l'Aude », directement concerné par la gare nouvelle de Narbonne, les participants souhaitent une gare accessible (45%).

> QUEL MOYEN DE TRANSPORT SOUHAITENT-ILS PRIVILÉGIER POUR SE RENDRE EN GARE ?

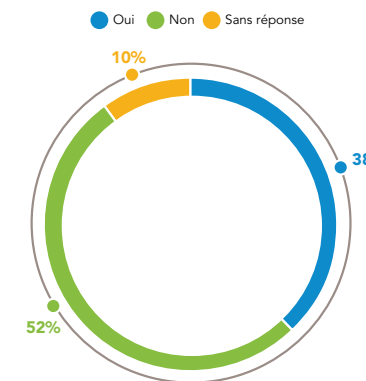
La voiture est le moyen de transport privilégié pour se rendre à la gare nouvelle (32%). Le bus arrivant en seconde position (22%) suivi du TER (16%) et du tramway (13%).



Dans le secteur de la « Vallée de l'Orb et de l'Hérault », directement concerné par la gare nouvelle de Béziers, 1/3 des participants privilégient la voiture comme principal moyen de transport. C'est également le cas dans le secteur « Basse plaine de l'Aude », directement concerné par la gare nouvelle de Narbonne, où là encore environ 1/3 des participants privilégient la voiture pour se rendre en gare.

> QU'EN EST-IL DE LA CRÉATION D'UNE HALTE AU NORD DES PYRÉNÉES-ORIENTALES ?

52% des personnes ayant répondu au questionnaire ne sont pas favorables à la création d'une halte au Nord des Pyrénées-Orientales.



Dans le secteur directement concerné qu'est la « Plaine du Roussillon », 70% des participants sont défavorables à une halte au Nord du département des Pyrénées-Orientales.

> QUESTION OUVERTE SUR LE PROJET, SON TRACÉ, SES GARES NOUVELLES

Une première question ouverte permettait aux participants de donner un avis libre sur le projet. 156 personnes se sont exprimées. Les réponses recueillies peuvent être regroupées sous quatre thématiques principales :

→ Le coût de projet

17 personnes contestent ce projet de ligne et de gares nouvelles, le jugeant trop onéreux pour le peu de bénéfices que celui-ci apporterait au territoire.

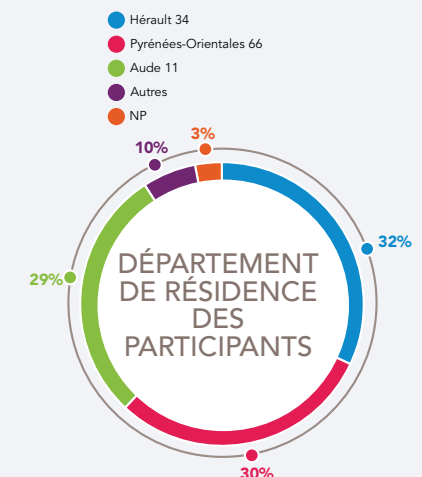
→ Le respect des riverains et des activités humaines

Avec le passage de la ligne nouvelle, plusieurs habitants émettent des inquiétudes quant aux risques de nuisances qu'il peut engendrer. Ils craignent une augmentation des nuisances sonores déjà causées par l'autoroute. Pour ces derniers, le respect des riverains et des activités humaines doit être prioritaire dans le cadre de la réalisation du projet. Ceci justifie leur réponse à la question « Sur quoi l'accent doit être mis pour déterminer le tracé final ? », la majorité des personnes ayant répondu « Le respect des riverains et des activités humaines ». De plus, les riverains souhaitent que ce projet respecte au maximum l'environnement : qu'il ne défigure pas les paysages et leur village.

→ L'impact sur l'économie

Les avis sont partagés sur la question de l'impact de ce projet sur le développement économique de la région et des villes concernées. D'un côté, des personnes sont favorables au projet, le trouvant indispensable voire urgent afin de développer l'activité économique locale. Ces derniers, enthousiastes, espèrent qu'il sera créateur d'emplois. De plus, la ligne nouvelle permet de rendre plus facile l'accès vers l'Espagne. D'autres ne sont pas favorables au projet. Ils sont sceptiques sur la rentabilité du projet et craignent que celui-ci engendre la fermeture de sites et/ou la délocalisation d'entreprises.

LES HABITANTS DE L'HÉRAULT ET DES PYRÉNÉES-ORIENTALES ONT ÉTÉ LES PLUS NOMBREUX À RÉPONDRE AU QUESTIONNAIRE



* (26 à Perpignan, 18 à Portel-des-Corbières, 10 à Béziers, 9 à Nissan-Lez-Ensérune, 8 à Montpellier, 6 à Pinet, 5 à Salses-le-Château, 3 à Narbonne et à Caves, 1 à Poussan)

→ Les gares nouvelles

Globalement, 5 personnes sont contre la construction de ces gares nouvelles, ne comprenant pas leur utilité. Pour être plus précis, 2 personnes sont contre la construction d'une gare nouvelle à Narbonne alors que 8 personnes sont pour ce projet. Le site privilégié pour ces derniers est celui du Pont des Charettes. Concernant la gare de Perpignan, 2 participants sont contre une gare nouvelle à Perpignan alors que 2 autres y sont favorables. Une personne est pour une gare nouvelle à Béziers et retient le site «A75». Une personne préconise d'éviter de construire des gares nouvelles trop excentrées des centres villes.

Notons enfin que 37 personnes expriment clairement être favorables à ce projet. Parmi celles-ci, certaines regrettent cependant que le projet prenne du temps à aboutir. De plus, 6 personnes demandent davantage d'informations sur le projet.

4.1.4 PAR LE BIAIS DU SITE INTERNET



Depuis décembre 2012, l'équipe LNMP s'est attachée à répondre aux 150 emails qui ont été envoyés à l'adresse contact@lalignenouvelle.com. Les interrogations ont été principalement exprimées par des particuliers dont **les principales demandes d'éclairage portaient sur le calendrier du projet, la problématique des acquisitions foncières, les variantes de tracé étudiées, les sites de gares nouvelles envisagés.** De manière logique, ces interrogations sont aussi celles qui ont été le plus exprimées lors des réunions publiques.

Le rapport de fréquentation du site indique que sur la période de concertation publique allant du 3 avril 2015 au 9 juin 2015, le site Internet du projet LNMP (www.lalignenouvelle.com) a enregistré **10046 consultations réalisées par 7848 internautes.**

Il est intéressant de souligner que les semaines correspondant aux réunions publiques représentent un peu plus de 50% de l'affluence totale avec 5062 consultations réalisées par 4182 internautes.

L'ensemble des visites ont été très majoritairement réalisées par des internautes qui ne s'étaient jamais

connectés au site jusqu'alors (environ 75% de nouvelles visites). L'information faite autour du site projet a donc été efficace.

L'origine des internautes est très majoritairement française (85%). Dans la liste des villes concernées par le tracé, Montpellier arrive en première position avec 25% des visites totales, suivi par Béziers (5%), Perpignan (4%) et Narbonne (3%).

Ces consultations, d'une durée moyenne de 3 minutes 20, ont permis aux internautes de parcourir en moyenne 2,4 pages par visite, prouvant l'intérêt porté au projet (environ 60% des internautes sont allés au-delà de la première page du site).

4.2 SYNTHÈSE GÉOGRAPHIQUE DES EXPRESSIONS

Les réunions publiques ont été organisées en suivant la logique de découpage sectoriel des études menées par SNCF Réseau. Ce découpage sectoriel répond à des logiques géographiques, économiques et ferroviaires. Dix réunions ont été organisées, deux dans chacun des cinq secteurs. Chaque réunion a regroupé à chaque fois entre 4 et 7 communes. L'analyse géographique des expressions permet de mettre en lumière les enjeux par secteur.

4.2.1 SECTEUR « GARDIOLE, MOSSON ET BASSIN DE THAU »

> UN PROJET SOUTENU PAR LES ÉLUS ET UNE REMISE EN CAUSE PAR QUELQUES ASSOCIATIONS LOCALES DU BASSIN DE THAU

Les élus cofinanceurs présents en tribune aux côtés du maître d'ouvrage ont réaffirmé un fort soutien au projet. Parmi le public, il n'y a pas eu de remise en cause du projet à l'exception notable des acteurs associatifs suivants : Observatoire du Pays de Thau, Balaruc Fusion et Poussan Autrement.

> UNE PROPOSITION DE TRACÉ QUI FAIT L'UNANIMITÉ

Des positions favorables au tracé proposé par SNCF Réseau ont été exprimées par les maires des communes de Saint Jean de Védas, Gigean. Le maire de Poussan a souligné l'unanimité des élus du bassin de Thau pour le tracé proposé sur ce secteur.

> DES CRAINTES DE POLLUTION DE LA SOURCE D'ISSANKA

Les demandes liées aux impacts ont principalement concerné l'intégration visuelle de la ligne et les nuisances sonores au niveau des communes de Pinet, Poussan et Issanka. SNCF Réseau a pu apporter des éléments de réponse en s'appuyant sur la visualisation 3D. Quelques questions ont également été posées concernant les problématiques foncières. Les risques de pollution, en cas d'accident de train de marchandises, de la source d'Issanka ont également été évoqués.

> UNE DEMANDE DE GARE NOUVELLE ENTRE MONTPELLIER ET BÉZIERS

Les associations Poussan Autrement, Balaruc Fusion et l'Observatoire du Pays de Thau, inquiètes pour la desserte de leur territoire, ont demandé la création d'une gare nouvelle entre Montpellier et Béziers.

4.2.2 SECTEUR « VALLÉE DE L'ORB ET DE L'HÉRAULT »

> UNE GARE NOUVELLE SOUTENUE PAR LES COFINANCEURS, UNE PRÉFÉRENCE POUR LE SITE « A75 »

Les expressions concernant la gare nouvelle du biterrois ont toutes été formulées pendant la réunion de Béziers. Les partenaires cofinanceurs ont soutenu le principe d'une gare nouvelle. Parmi les deux sites présentés, Béziers Méditerranée et la ville de Béziers ont fait part de leur préférence pour le site dit « A75 » tout en demandant des investissements soutenus de modernisation sur la gare centre actuelle.

Compte tenu des impacts majeurs sur le bâti de sa commune, le maire de Villeneuve-lès-Béziers s'est déclaré opposé au site dit « Canal du Midi ».

> UNE PROPOSITION DE TRACÉ LIÉ À LA GARE GLOBALEMENT ACCEPTÉE MAIS UN RACCORDEMENT FRET QUI INQUIÈTE À L'EST DE BÉZIERS

Le tracé de ligne nouvelle proposé par SNCF Réseau pour desservir la gare nouvelle a été globalement accepté. En revanche, le raccordement fret à l'Est de Béziers impacte la commune de Villeneuve-lès-Béziers et inquiète le maire de la commune de Cers qui a demandé à SNCF Réseau d'étudier une autre jonction à la ligne classique pour les trains de marchandises.

> DES DEMANDES DE TRAVAIL PARTENARIAL FORMULÉES PAR DES VITICULTEURS ET DES HABITANTS

Au-delà des demandes localisées concernant les nuisances sonores et visuelles, les principales



Réunion publique le 29 avril 2015 à Béziers

questions en lien avec les impacts ont été posées par les viticulteurs pendant la réunion publique de Pinet. Ces demandes ont porté sur la question des mesures compensatoires, des accès aux parcelles, des rétrocessions des droits à replantation et du calendrier.

Il a également été demandé un travail partenarial plus étroit avec les représentants de la profession (appellations, SAFER, syndicats et chambres d'agriculture). Concernant le foncier sur les communes de Villeneuve et Cers, de nombreuses inquiétudes et des interrogations se sont exprimées quant aux mesures et aux délais d'expropriation et d'indemnisation.

À la suite de la réunion publique de Béziers où la nécessité d'anticiper les questions de relogement a été rappelée par les élus, des permanences ont été mises en place par SNCF Réseau en concertation avec la commune de Villeneuve-lès-Béziers pour apporter aux habitants et riverains une information personnalisée.

4.2.3 SECTEUR « BASSE PLAINES DE L'AUDE »

> UN PROJET SOUTENU PAR LES ÉLUS

Les maires de Narbonne, Cuxac d'Aude et de Nissan-les-Enserune ainsi que le Conseil départemental de l'Aude, le Grand Narbonne et le représentant de la Chambre d'agriculture de l'Aude se sont exprimés en faveur du projet de LNMP.



Réunion publique le 21 avril 2015 à Nissan-les-Enserune

> UNE DEMANDE DE VIADUC POUR TRAVERSER LA BASSE PLAINES DE L'AUDE

La question des impacts a majoritairement concerné les problématiques hydrauliques, tant sur la ligne nouvelle que sur la ligne classique. Les communes de Cuxac d'Aude et de Coursan, ainsi que plusieurs habitants de la basse plaine de l'Aude ont demandé un viaduc sur les 8 km de tracé de part et d'autre du fleuve Aude.

Les habitants de Sigean se sont également inquiétés des risques d'inondations de la Berre. Quelques questions plus localisées, concernent les enjeux bruit, paysage et foncier.

> DES ÉLUS FORTEMENT MOBILISÉS POUR UNE GARE NOUVELLE, AVEC UNE PRÉFÉRENCE MARQUÉE POUR LE SITE « PONT DES CHARRETTES »

Dans le narbonnais, l'ensemble des élus s'est très fortement mobilisé pour la création d'une gare nouvelle, le Conseil départemental de l'Aude conditionnant sa participation au financement du projet de LNMP à la réalisation de celle-ci.

Parmi les deux sites pressentis, de nombreuses positions ont été prises en faveur du site dit « Pont des Charrettes », notamment de la part du Conseil départemental de l'Aude, du Grand Narbonne, de la Ville de Narbonne et des communes de Montredon-des-Corbières et de Moussan. Aucun soutien n'a émergé pour le site dit « Les Prax ».



Réunion publique le 23 avril 2015 à Narbonne

4.2.4 SECTEUR « CORBIÈRES LITTORALES »

Un tracé historique accepté mais une variante et un tunnel demandés au niveau de Roquefort-des-Corbières. Parmi les variantes étudiées et portées à la connaissance du public, la variante proposée par SNCF Réseau a été acceptée dans sa globalité sauf sur la commune de Roquefort-des-Corbières où le maire a réitéré sa préférence pour un tracé alternatif. La Coordination Régionale Inter-associative a demandé un tunnel entre Salses-le-Château et Roquefort des Corbières sur le tracé proposé par SNCF Réseau, apte au trafic mixte.



Réunion publique le 15 avril 2015 à Caves

> DES INQUIÉTUDES LOCALISÉES LIÉES À L'INTÉGRATION VISUELLE DU TRACÉ

Les principales inquiétudes liées aux impacts de la ligne résident dans l'insertion paysagère de celle-ci. Les communes de Treilles et de Roquefort-des-Corbières ont fait part de leurs inquiétudes concernant la hauteur de la ligne et sa proximité aux habitations.

4.2.5 SECTEUR « PLAINE DU ROUSSILLON »

> UN PROJET GLOBALEMENT ACCEPTÉ MAIS LA MIXITÉ DE LA LIGNE REFUSÉE EN PLAINE DU ROUSSILLON

Si l'ensemble du projet n'a pas été remis en question, l'intérêt économique et la rentabilité d'une section mixte pour rejoindre la section internationale Perpignan-Figueras ont été remis en question par le président de la Communauté d'agglomération de Perpignan Méditerranée et l'association PMCV.

> UNE DEMANDE DE RÉALISATION DIFFÉRÉE DE LA JONCTION À TP FERRO ET UNE VARIANTE DE TRACÉ PROPOSÉE

L'agglomération de Perpignan Méditerranée a demandé la réalisation différée de la jonction à la concession TP Ferro en l'attente d'un trafic marchandises suffisant et le passage de tous les trains en gare de Perpignan Centre. Une association, PMCV (Protection et Maintien du Cadre de Vie) implantée à Baho, Le Soler et Peyrestortes a proposé un tracé alternatif, étudié par SNCF Réseau. De manière générale, Perpignan Méditerranée, les villes de Perpignan, Baho, Peyrestortes et du Soler, l'association l'Olivier et le Mouvement Catalaniste refusent tout tracé qui contournerait Perpignan.

> DES INQUIÉTUDES AU NIVEAU DE LA COMMUNE DU SOLER CONCERNANT LES NUISANCES SONORES ET VISUELLES

La commune du Soler, estimant qu'elle est la plus impactée par la ligne en raison de la mixité et des circulations de nuit, demande la création d'une tranchée couverte au droit de la commune. D'autres inquiétudes ont été formulées, concernant les risques de pollution des nappes souterraines au niveau d'Opoul-Périllos, les impacts sur les vignes au niveau de la commune de Baixas et les passages à niveau à Salses-le-Château.

> AUCUNE DEMANDE DE HALTE AU NORD DU DÉPARTEMENT DES PYRÉNÉES-ORIENTALES

Lors des deux réunions publiques organisées dans le secteur « Plaine du Roussillon », aucune demande en faveur d'une gare nouvelle au nord des Pyrénées-Orientales ne s'est exprimée. Les cofinanceurs, et notamment le Conseil régional du Languedoc-Roussillon, le Conseil départemental des Pyrénées-Orientales, et Perpignan Méditerranée, ont réaffirmés le rôle central de l'étoile ferroviaire Perpignanaise.



Réunion publique le 23 avril 2015 à Narbonne

4.3 SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES EXPRESSIONS

> UN PROJET SOUTENU ET ATTENDU

Même si cette étape de concertation ne portait pas sur l'opportunité du projet LNMP, les collectivités qui cofinancent le projet ont tenu à être présentes en tribune aux côtés du maître d'ouvrage pour **rappeler leur soutien à la réalisation rapide de la Ligne Nouvelle**. Plusieurs communes concernées par le tracé ont fait de même. Parmi le public, il y a eu très peu de remise en cause du projet dans sa globalité à l'exception d'acteurs associatifs, notamment sur le secteur « Gardiole, Mosson et Bassin de Thau ».

La mixité de la ligne, prévue entre Montpellier et Béziers suite à la décision ministérielle du 15 décembre 2013, **a été sujette à quelques remarques**, certains acteurs associatifs demandant l'extension de la mixité à l'ensemble de la ligne, d'autres la refusant dans le secteur « Plaine du Roussillon » et souhaitant voir la ligne actuelle confortée dans les zones d'étangs, vis-à-vis des risques de submersion marine.

De nombreux acteurs se sont manifestés pour réclamer **une réalisation rapide du projet**, certains remettant en cause sa crédibilité faute de pouvoir présenter un calendrier allant au-delà de 2016.

> UNE VARIANTE DE TRACÉ PROPOSÉE PAR SNCF RÉSEAU QUI REMPORTE L'ADHÉSION

Après l'étape 1 des études préalables à l'enquête publique qui visait à définir une zone de passage de 1 000 m de large, l'étape 2 consistait à réduire la zone de passage du tracé à une largeur de 100 m environ. La concertation menée en seconde partie d'étape 2 a permis de présenter plusieurs variantes de tracé, dont celle proposée par SNCF Réseau, incluses dans cette bande.

Parmi les variantes étudiées et portées à la connaissance du public, **la variante proposée par SNCF Réseau a été acceptée dans sa globalité**. Pour les secteurs de gares nouvelles dont l'emplacement déterminait un tracé, en dehors de la bande PIG, les principales interrogations ont été les suivantes :

- **Dans le secteur « Plaine du Roussillon »**, l'agglomération de Perpignan Méditerranée a demandé 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 a proposé un tracé alternatif, étudié par SNCF Réseau.
- **Dans le secteur « Corbières littorales »**, la commune de Roquefort-des-Corbières a proposé un tracé alternatif étudié par SNCF Réseau. La Coordination Régionale Inter-associative a demandé un tunnel entre Salses-le-Château et Roquefort-des-Corbières, également étudié en 2012.
- **Dans le secteur « Vallée de l'Orb et de l'Hérault »**, les communes de Villeneuve-lès-Béziers et Cers se sont déclarées très inquiètes des impacts du projet sur le bâti, dus notamment au raccordement fret à l'Est de Béziers reliant la ligne nouvelle mixte à la ligne classique.

> DES ATTENTES LOCALISÉES, LIÉES AUX IMPACTS POTENTIELS

Les variantes de tracé étudiées par SNCF Réseau ont été comparées au moyen de critères sociaux, environnementaux, techniques et financiers. La concertation menée en deuxième partie d'étape 2 des études préalables à l'enquête publique a permis de présenter les variantes de tracé au regard de ces critères.

La variante de tracé proposée par SNCF Réseau a été présentée en réunion publique via l'utilisation d'un outil 3D qui a remporté l'adhésion du public du fait de sa pédagogie. En effet, les habitants ont pu découvrir un tracé inscrit de façon détaillée dans le paysage et donc mieux visualiser ses impacts potentiels. Si la variante de tracé proposée par SNCF Réseau a été acceptée dans sa globalité, des inquiétudes et demandes localisées ont été formulées.

→ **De nombreuses interrogations ont été formulées concernant les problématiques foncières** dans toutes les réunions publiques, principalement des demandes d'information sur les procédures d'acquisition et les dates d'expropriation. Il a été évoqué le souhait d'accélérer le calendrier du projet pour libérer le foncier actuellement gelé du fait de la zone de passage préférentielle, et également de sécuriser le projet en cas de phasage, en procédant à l'acquisition foncière de l'intégralité du linéaire. Au niveau de la commune de Villeneuve-lès-Béziers, en prévision de la future gare nouvelle, il a été souligné la nécessité de mettre en place une stratégie foncière entre acteurs pour préparer le relogement des habitants concernés.



Réunion publique le 15 avril 2015 à Caves

→ **Concernant les problématiques hydrauliques**, les communes et habitants de la plaine de l'Aude ont demandé un viaduc sur les 8 km de tracé de part et d'autre du fleuve Aude. Les habitants de Sigean se sont également inquiétés des risques d'inondations de la Berre. Les risques de pollution, en cas d'accident de train de marchandises, de la source d'Issanka dans le secteur « Gardiole, Mosson et Bassin de Thau » et des nappes souterraines au niveau d'Opoul-Périllos dans le secteur « Plaine du Roussillon » ont également été évoqués. Des questions liées aux nuisances sonores ont été posées par les habitants dans toutes les réunions publiques. SNCF Réseau leur a apporté des éléments de réponse en rappelant ses obligations réglementaires et en répondant en direct lors des réunions aux questions portant sur la hauteur de la ligne ou sa distance aux habitations.

→ **L'insertion paysagère** de la variante de tracé proposée par SNCF Réseau a été évoquée principalement à Baho et à Peyrestortes, dans le

secteur « Corbières littorales », à Treilles et Roquefort-des-Corbières, concernant la hauteur de la ligne et sa distance aux habitations, ainsi que dans le secteur « Gardiole, Mosson et Bassin de Thau », à Pinet, Poussan et Issanka, concernant l'intégration visuelle du viaduc. SNCF Réseau a pu apporter des éléments de réponse en s'appuyant sur la visualisation 3D. Une demande de tranchée couverte a été formulée par la commune du Soler, celle-ci s'estimant la plus impactée à cause de la mixité des trafics envisagée dans la Plaine du Roussillon et des circulations de nuit.

→ **Les questions liées aux problématiques agricoles** ont principalement été posées par les professionnels de la viticulture, notamment à Pinet mais également à Leucate et Baixas. Les demandes ont porté sur les mesures compensatoires, le maintien des accès aux parcelles, les rétrocessions, la création d'un stock, le droit à replantation et le calendrier. Il a également été demandé un travail partenarial plus étroit avec les représentants de la profession (appellations, SAFER, syndicats et chambres d'agriculture).

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

La décision ministérielle du 15 décembre 2013 acte la création de deux gares nouvelles sur la LNMP, l'une à l'Est de Béziers (deux sites pressentis : « Canal du Midi » et « A75 »), l'autre à l'Ouest de Narbonne (deux sites pressentis : « Pont des Charrettes » et « Les Prax »).

La concertation menée en deuxième partie d'étape 2 des études préalables à l'enquête publique avait pour objectif de définir précisément l'emplacement des gares nouvelles du biterrois et du narbonnais, ainsi que d'éclairer la question de la création d'une gare nouvelle au Nord des Pyrénées-Orientales.

→ **Dans le Biterrois, les partenaires cofinanceurs ont soutenu le principe d'une gare nouvelle complémentaire de la gare centre elle-même** à moderniser. Parmi les deux sites pressentis, Béziers Méditerranée et la ville de Béziers ont fait part de leur **préférence pour le site dit « A75 »** tout en demandant de poursuivre et d'intensifier les investissements sur la gare actuelle. Compte tenu de l'impact prévisible sur le bâti, les communes de Villeneuve-lès-Béziers et de Cers ont fait part de leur forte inquiétude concernant le site dit « Canal du Midi ».



Réunion publique le 20 avril 2015 à Pinet

→ **Dans le Narbonnais, les élus se sont très fortement mobilisés pour la création d'une gare nouvelle**, le Conseil départemental de l'Aude conditionnant sa participation au financement du projet de LNMP à la réalisation de celle-ci. Parmi les deux sites pressentis, de **nombreuses positions ont été prises en faveur du site dit « Pont des Charrettes »**, notamment de la part du Conseil départemental de l'Aude, du Grand Narbonne, de la Ville de Narbonne et des communes de Montredon-des-Corbières et Moussan. Aucun soutien n'a émergé en faveur du site dit « Les Prax ».

→ **Dans la plaine du Roussillon, aucun soutien ne s'est manifesté en faveur d'une gare ou d'une halte nouvelle au Nord des Pyrénées-Orientales.** Les cofinanceurs, et notamment le Conseil régional du Languedoc-Roussillon, le Conseil départemental des Pyrénées-Orientales, et Perpignan Méditerranée, ont réaffirmés le rôle central de l'étoile ferroviaire perpignanaise.

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

> UN « MONSIEUR FINANCEMENT » TRÈS ATTENDU

Le financement des grands projets d'aménagements tels qu'une ligne à grande vitesse soulève des doutes et des questionnements récurrents, notamment depuis le rapport Mobilité 21 du 27 juin 2013 qui propose un classement sur le plan financier des projets de développement et des principales opérations de rénovation et de modernisation du réseau. Le projet de LNMP y est classé en 2^{ème} priorité.

Concernant le financement du projet LNMP, certains acteurs, notamment associatifs, **ont fait part de leur perplexité sur les capacités de l'Etat et des collectivités à mobiliser les fonds nécessaires à sa construction.** Lors des réunions publiques, la désignation annoncée d'un « Monsieur financement » a été saluée par les élus des collectivités qui cofinancent le projet suite à leur demande conjointe faite au Ministre début 2015.

Etroitement liée à la question du financement, la question du phasage du projet n'a pas été particulièrement abordée pendant les réunions publiques. Seule la FNAUT LR a demandé un phasage du projet à Béziers sans réalisation de gare nouvelle. Une demande de phasage du projet à Nissan-lez-Enserune a été formulée par la CFDT.

L'ensemble des acteurs a également réitéré le souhait **d'une participation élevée de l'Union Européenne au financement du projet** et notamment l'association FRENE 66 qui l'a rappelé à l'occasion des réunions publiques.

Enfin, la Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée a annoncé, malgré son soutien au projet, qu'elle ne pourra poursuivre le financement du projet sur les mêmes bases compte-tenu des contraintes budgétaires auxquelles elle doit faire face.

UNE RÉUNION DE TRAVAIL DEVENUE RÉUNION PUBLIQUE À CUXAC D'AUDE

Suite aux réunions de Nissan-Lez-Enserune et de Narbonne, le maire de Cuxac d'Aude a pris l'initiative d'organiser une réunion de travail avec SNCF Réseau. L'objectif était que le maître d'ouvrage présente aux participants les études hydrauliques réalisées dans la zone de Cuxac d'Aude. Cette réunion s'est déroulée le 3 juin, de 18h30 à 21h00, salle du jeu de Paume en mairie de Cuxac d'Aude. SNCF Réseau a d'abord présenté le projet LNMP puis laissé la parole aux spécialistes de BRL Ingénierie pour une présentation concise des études. Les habitants ont ensuite pu poser toutes leurs questions. Portant sur la problématique hydraulique dans un premier temps, les questions se sont ensuite élargies à l'ensemble du projet (nuisances sonores, vibrations, distances, fret...).

Avec 180 personnes présentes, la réunion s'est transformée en véritable réunion publique.



LA DÉSIGNATION D'UN COORDONNATEUR TECHNIQUE ET FINANCIER DU PROJET

Lors du Comité de pilotage du 22 octobre 2014, M. Damien Alary, Président de la Région Languedoc-Roussillon, annonçait son intention de demander au gouvernement la désignation d'« une personne responsable d'organiser et de coordonner le financement prévisionnel du projet LNMP ».

Suite au courrier adressé en ce sens et co-signé par l'ensemble des élus représentant les collectivités participant au financement des études du projet, M. Vidalies, Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, demandait au vice-président du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) de nommer l'un de ses membres à cette fonction. Le 1^{er} juin 2015, le « Monsieur financement » du projet était désigné en la personne de M. Eric Rebeyrotte, ingénieur en chef des ponts, des eaux et des forêts, par ailleurs en charge de l'Observatoire de la saturation des lignes ferroviaires.

Dans le cadre du projet LNMP, ses principales missions sont les suivantes :

- assurer la présidence des travaux du comité technique et ainsi d'aborder en détail toutes les dimensions de l'opération,
- rapporter l'état d'avancement de ces travaux devant le comité de pilotage,
- organiser, une fois les caractéristiques de la LNMP stabilisées (notamment son coût), les discussions autour de la structuration du financement du projet,
- étudier dans quelles mesures et selon quelles modalités le projet pourra bénéficier de possibles financements européens.

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

La concertation menée dans le cadre de la deuxième partie d'étape 2 des études s'est appuyée sur un dispositif très complet d'information et de dialogue, avec notamment dix réunions publiques organisées sur l'ensemble des communes concernées.

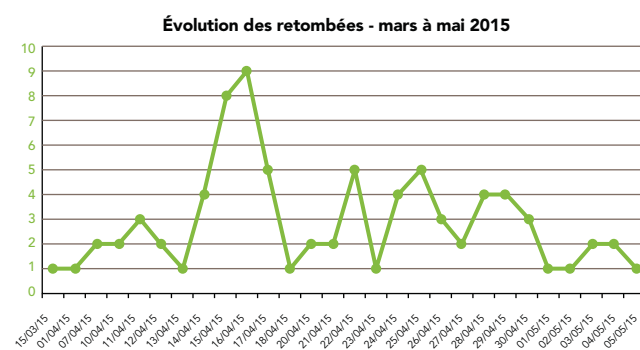
Même si les efforts déployés par SNCF Réseau en matière de concertation et d'information ont été salués par une partie du public et des élus, des demandes de travail plus collaboratif, d'échanges plus soutenus et de suivi des études ont été formulées localement :

- Par les communes et les habitants de la plaine de l'Aude au sujet de la transparence hydraulique du secteur.
- Par les communes de Roquefort-des-Corbières et Coursan concernant les nuisances visuelles et auditives.
- Par la commune de Moussan sur la thématique environnementale au niveau du raccordement vers Toulouse.

À la suite de la réunion publique de Béziers, deux journées de permanence ont été organisées les 8 et 9 juin après-midi sur proposition de SNCF Réseau pour rencontrer individuellement les habitants de Villeneuve-lès-Béziers confrontés à une problématique foncière d'une ampleur particulière. 50 personnes se sont rendues à ces permanences. SNCF Réseau a également rencontré le Conseil municipal de Roquefort-des-Corbières le 22 mai 2015 et le maire de Montblanc ainsi qu'un propriétaire foncier le 3 juin 2015 suite aux réunions publiques.

4.4 ANALYSE DES RETOMBÉES MÉDIA

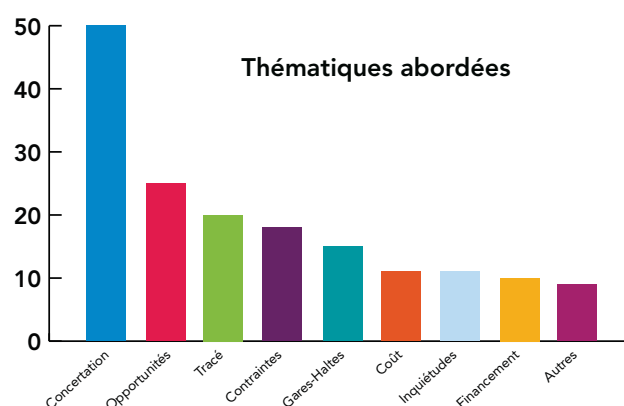
Pendant la phase de concertation publique, à partir du 15 mars 2015 et jusqu'au 5 mai 2015, **83 articles sont parus, tous modes de diffusion confondus**. Un pic de diffusion a été réalisé le 16 avril 2015 alors que la concertation battait son plein (voir graphique ci-dessous).



Une majorité de ces articles (57%) **présentaient le projet de façon globale** (contexte, enjeux, coût, calendrier du projet, tracé proposé) et, de façon neutre, incitaient surtout la population à dialoguer sur les avancées du projet en participant à la concertation. Même si la tonalité des publications était plutôt positive (26%), plusieurs articles donnaient, quant à eux, un premier aperçu des inquiétudes du public quant au projet (17%) : craintes relatives à l'impact du projet sur le cadre de vie des riverains et sur l'environnement.

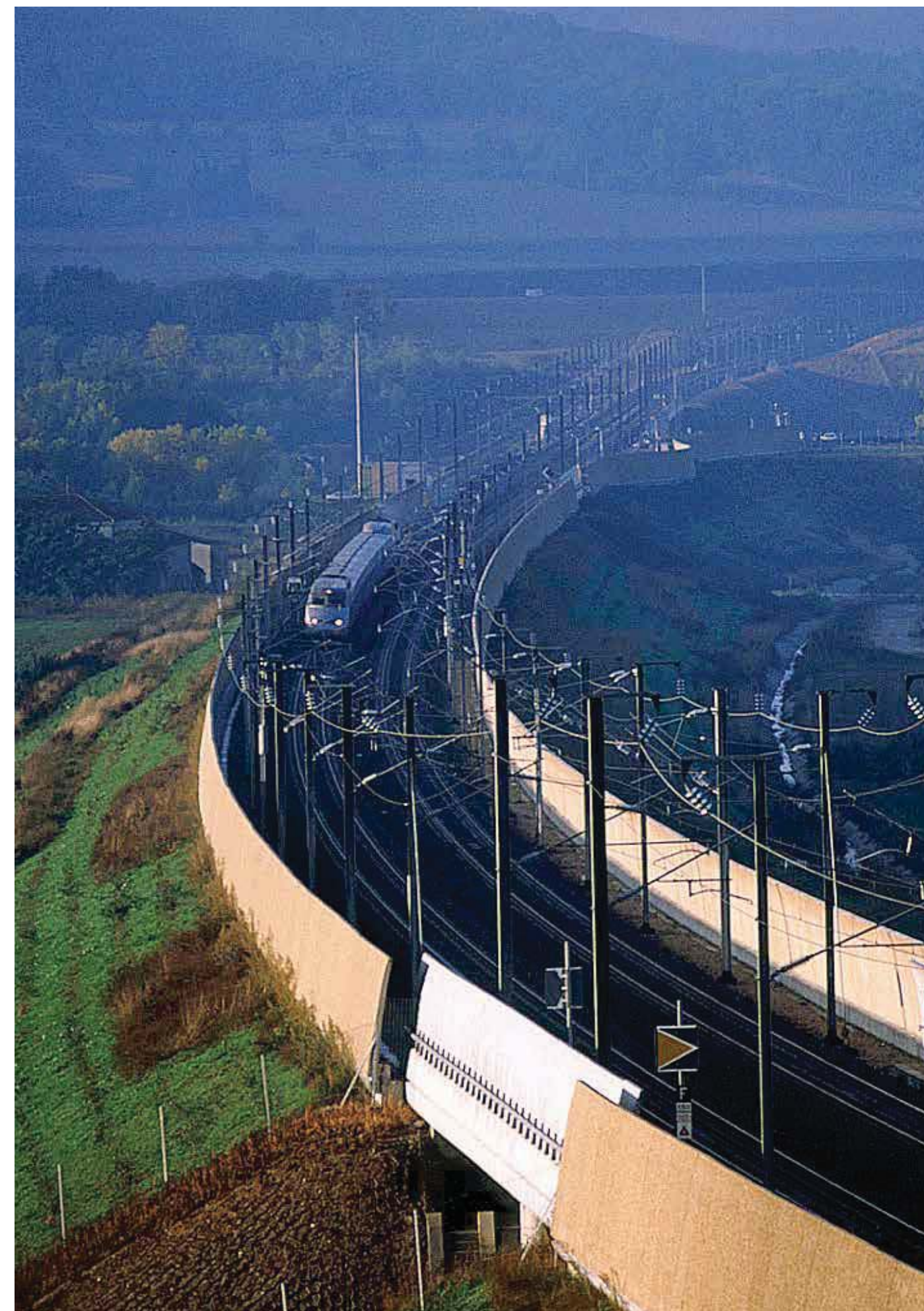
D'autres thématiques ont été abordées fréquemment, avec, en top 3, des sujets attendus :

- La concertation,
- L'opportunité du projet,
- Le tracé.



Les parutions sur le Web ont représenté 69% des retombées médiatiques. La presse régionale a aussi été largement mobilisée. En effet, les éditions locales de chaque média sollicité ont permis de couvrir la totalité de la zone concernée par le tracé proposé. Notons que la communication a été particulièrement importante dans le secteur « Basse plaine de l'Aude » où nous relevons 26 parutions sur les 83 articles comptabilisés (22%).

Lire la revue de presse détaillée en annexes p.98



05 LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS ET LES SUITES À DONNER

Conformément à la demande du Ministre du 16 juin 2014, le tracé et les sites de gare nouvelle de la Ligne Nouvelle entre Montpellier et Perpignan (LNMP) ont été présentés par SNCF Réseau aux partenaires cofinanceurs. Dans la continuité du travail partenarial engagé depuis le débat public du printemps 2009, une nouvelle étape de concertation a permis de recueillir les avis et remarques du grand public et des acteurs du projet sur le tracé de 100m de large, l'implantation des gares nouvelles dans le

biterrois et le narbonnais et la définition du projet dans la perspective de l'enquête publique.

Elle s'est appuyée sur un dispositif d'information et de dialogue aussi complet que possible, répondant aux demandes des élus et aux souhaits émis par le Garant de la concertation avec l'objectif premier de donner la parole au plus grand nombre.

CINQ ENSEIGNEMENTS PRINCIPAUX RESSORTENT DE CETTE CONCERTATION.

1. Le fort soutien de l'ensemble des élus du territoire régional

La présence en tribune des élus cofinanceurs et soutenant le projet, les rencontres et échanges nombreux et constructifs avec les élus du territoire (commissions consultatives, rencontre bilatérales, ateliers « Gares nouvelles » et « Phasage »), ont montré **le fort soutien et la légitimité** dont dispose le projet LNMP auprès des élus du territoire régional, toutes sensibilités confondues.

2. Un public nombreux et attentif, un projet globalement attendu

Les dix réunions publiques d'avril 2015 ont réuni un public nombreux et attentif de près de **2000 personnes**. La durée de ces réunions - **4h** en moyenne - a permis de répondre de façon exhaustive et approfondie aux quelques **300 questions** et remarques exprimées. Les autres moyens de participation (cartes T, registres, site Internet...) ont complété les échanges avec **832 contributions** supplémentaires.

Ces questions et contributions portent sur les conditions

de réalisation et d'insertion du projet, sans que son opportunité soit remise en cause. Beaucoup de demandes concernent l'accélération de son calendrier de réalisation, notamment pour libérer un foncier gelé depuis trop longtemps.

3. Des réponses argumentées sur le tracé et l'emplacement des gares nouvelles

Le choix du tracé et l'emplacement des gares nouvelles constituaient le cœur de la concertation. Les avis et remarques recueillis permettent une prise de décision argumentée :

- **Sur le tracé à retenir** : parmi les variantes de tracé étudiées et présentées lors des commissions consultatives, en réunion publique et dans les mairies concernées, celle proposée par SNCF Réseau a été acceptée dans son ensemble.
- **Sur l'emplacement des gares nouvelles** : la concertation a permis de définir les sites préférentiels des futures gares : le site dit « A75 » pour le biterrois et le site « Pont des Charrettes » pour le narbonnais (cf. cartes).



→ **Sur l'opportunité d'une halte au Nord des Pyrénées-Orientales** : aucun soutien ne s'est manifesté en faveur de cette option, les contributions reçues s'opposant même à sa réalisation privilégient la gare actuelle de Perpignan.

4. Trois territoires à enjeux forts et spécifiques

Au-delà des préoccupations communes à tous les territoires traversés (bruit, insertion paysagère, hydraulique, viticulture et foncier), 3 problématiques d'insertion ont émergé avec force.

→ **Dans la Plaine du Roussillon**, la mixité de la ligne nouvelle est remise en cause par crainte des nuisances potentielles. Beaucoup d'acteurs souhaitent différer la jonction au tunnel franco-espagnol dans l'attente d'un trafic marchandises suffisant et s'opposent à tout contournement de la gare de Perpignan.

→ **Dans les basses plaines de l'Aude**, un viaduc d'environ huit kilomètres est demandé par le territoire pour pallier tout risque d'inondation supplémentaire.

→ **À l'Est de Béziers**, sur la commune de Villeneuve-lès-Béziers, le projet touche un nombre élevé d'habitations, ce qui induit une problématique foncière et de relogement d'une ampleur particulière.

5. Une attente générale concernant le calendrier et le financement du projet

Public, élus et acteurs socio-économiques se retrouvent pour demander des **éclaircissements sur les modalités de réalisation effective du projet**, notamment en termes de financement, de phasage et de foncier. Un travail partenarial avec les collectivités est attendu dans le cadre de la mission financement.

La concertation publique menée a été **bénéfique à l'avancée du projet**. Son inscription dans le territoire est mieux comprise et ses contours sont désormais précisés.

Sur la base du bilan qui vient d'être dressé, les collectivités partenaires du projet vont pouvoir arrêter les caractéristiques du projet à soumettre à la décision du Ministre, en termes de tracé, d'implantations de gares nouvelles et de conditions de réalisation.

À la suite du Copil du 23 juin 2015 :

- un Comité partenarial (Copart) permettra d'informer les acteurs du territoire sur les décisions et orientations prises en Copil,
- le Préfet de Région lancera une consultation formelle auprès des collectivités.

→ Le Ministre rendra sa décision ministérielle d'ici la fin de l'année 2015.

SNCF Réseau s'attache à concevoir le meilleur projet possible pour lancer au plus vite l'étape 3 de la concertation - consistant à produire l'ensemble des dossiers réglementaires nécessaires à la mise à l'enquête publique du projet, y compris les mesures et principes d'insertion dans l'environnement - et tenir l'objectif du lancement de l'enquête publique d'ici la fin de l'année 2016.

Le présent bilan de la concertation, ainsi que le compte-rendu du garant de la concertation seront rendus publics et annexés au dossier d'enquête.



06 ANNEXES

1. Synthèse de la visite du chantier du Contournement de Nîmes et Montpellier (CNM)
2. Synthèse des 5 commissions consultatives
3. Synthèse des 3 ateliers thématiques : environnement n°5, phasage, agriculture, viticulture, foncier n°5
4. Synthèse des 4 groupes de travail « Gare nouvelle et projet de territoire »
5. Synthèse des 10 réunions publiques
6. Revue de presse détaillée

1. COMPTE-RENDU DE LA VISITE DU CHANTIER DU CONTOURNEMENT DE NÎMES ET MONTPELLIER (CNM)

Visite terrain Contournement Nîmes-Montpellier	
Date et lieu	Mercredi 18 février – Base travaux d'Oc'Via
Invités	Maires ou adjoints des communes concernées par le tracé LNMP
Participation	10 participants : Villeneuve-lès-Maguelone (adjoint), Cers (maire + adjoint), Treilles (maire), Le Soler (adjointe), Nissan (adjoint), Villeneuve-lès-Béziers (maire), Lattes (adjoint), Montpellier (adjoint), Saint-Jean de Védas (adjoint).
Durée	09h30-16h00
Déroulé	<ul style="list-style-type: none"> - Présentation du projet de Contournement Nîmes-Montpellier - Echanges avec les participants sur leurs sujets de préoccupation : hydraulique, foncier, insertion paysagère, bruit... - Déjeuner - Visite terrain (ouvrages hydrauliques de la plaine du Vidourle et déblais de Lunel)
Sujets abordés par les participants	<p>BRUIT Villeneuve-lès-Maguelone : s'interroge sur les mesures de protection contre le bruit.</p> <p>INSERTION PAYSAGERE Treilles : souhaite en savoir plus sur l'insertion paysagère et notamment sur la végétalisation des remblais. Le Soler : s'interroge sur la réalisation d'une tranchée couverte et souhaite connaître les contraintes inhérentes à la réalisation d'une ligne mixte.</p> <p>FONCIER Villeneuve-lès-Béziers : s'interroge sur l'emprise moyenne du tracé du CNM.</p> <p>MAITRISE D'ŒUVRE Lattes : demande qui a assuré la maîtrise d'ouvrage pour le CNM et les différentes options possibles pour la LNMP.</p> <p>CALENDRIER Cers : s'interroge sur le temps à prévoir entre la validation du tracé et le démarrage des travaux. Il souhaite connaître au plus vite l'emprise réservée au niveau de sa commune.</p> <p>AGRICULTURE/VITICULTURE Cers : s'interroge sur l'efficacité d'un plan de reconstruction viticole au vu de l'échelonnage du projet dans le temps. Il demande quelles sont les contraintes auxquelles doit faire face une commune située une zone Natura 2000.</p> <p>DEVENIR DE LA BASE TRAVAUX OC'VIA Nissan : demande ce que deviendra la base travaux Oc'Via après la mise en service.</p> <p>HYDRAULIQUE Villeneuve-lès-Maguelone : demande si le phénomène karstique est pris en compte pour la définition des mesures et ouvrages hydrauliques. Le Soler : s'interroge sur la définition des zones de rejet des eaux. Cers : demande si une seule enquête publique est prévue pour tout le tracé ou si plusieurs enquêtes peuvent être réalisées.</p> <p>ENVIRONNEMENT Villeneuve-lès-Maguelone : s'interroge sur le suivi dans le temps des mesures compensatoires et notamment de la transformation d'ha agricoles.</p>
Documents distribués	Dossier d'information Oc'Via

2. SYNTHÈSE DES 5 COMMISSIONS CONSULTATIVES

6^{ème} SÉANCE DE COMMISSION CONSULTATIVE - SÉQUENCE 1

6 ^e séance de Commission consultative - Séquence 1	
Date et lieu	Lundi 17 novembre 2014 – Villa Duflot – Perpignan
Présidence	M. Regnault de la Mothe, Secrétaire général de la Préfecture
Communes concernées	Baixas, Baho, Espira-de-l'Agly, Le Soler, Opoul-Périllos, Perpignan, Peyrestortes, Rivesaltes, Saint-Estève, Salses-le-Château, Toulouges, Villeneuve-la-Rivière
Invités	Préfet, parlementaires, élus régionaux et départementaux, communautaires et communaux
Participation	25 présents sur 30 invités - 38 remarques
Durée	2h15
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> - Rappel des précédentes décisions - Présentation de la variante proposée - Que reste-t-il à faire jusqu'au prochain COPIL ? - Comment va s'organiser la concertation ?
Sujets abordés par les participants	<p>MIXITE Député 2^{ème} circo. PO : dans la plaine du Roussillon, demande d'investir plutôt sur le réseau classique menacé par le changement climatique. Député 3^{ème} circo PO : contre la mixité dans la plaine du Roussillon. Le Soler : s'oppose à la mixité dans la plaine du Roussillon qui ne serait pas justifiée par le trafic fret actuel et futur. Baho : demande que la ligne soit uniquement voyageurs dans la plaine du Roussillon pour préserver St Charles et l'économie du département - demande des informations sur la possibilité d'accueil de 120 trains de fret en gare de Perpignan. Peyrestortes : contre la mixité dans la plaine du Roussillon</p> <p>OPPORTUNITE Député 3^{ème} circo PO : le territoire a besoin de cette ligne CG 66 : le projet doit se réaliser, souligne la nécessité de continuer à avancer Le Soler : exprime des doutes quant à l'opportunité de la ligne dans la plaine du Roussillon PMCA : Tout le monde réclame la réalisation de la ligne nouvelle Peyrestortes : pour la réalisation de la ligne nouvelle</p> <p>HALTE Député 2^{ème} circo PO : préserver la possibilité d'une halte à Rivesaltes et conserver la gare de Perpignan centre. CG 66 : tous les TGV doivent passer par Perpignan centre PMCA : estime que si des études sont relancées pour la création d'une gare, cela retardera la réalisation du projet. Rivesaltes : préserver la possibilité d'une halte à Rivesaltes. Le Soler : prévoir une halte à Rivesaltes pour bénéficier du passage des TGV.</p> <p>TRACE / IMPACTS Député 66 2^{ème} circo. : exprime le souhait de conserver le projet initial, déjà accepté et de ne pas étudier d'autres variantes Député 66 3^{ème} circo. : contre le passage en aérien au Soler PMCA : rappelle l'importance de la viticulture, l'agriculture et du tourisme Le Soler : contre un passage en aérien sur sa commune, nécessité que la ligne soit enterrée (tranchée couverte) pour éviter que la commune soit coupée en deux. Peyrestortes : contre un remblai de 14 mètres de haut sur son territoire. Baho : demande si la variante alternative proposée par l'association PMCV a été étudiée et la commente. Saint-Estève : constate l'impact fort de la variante alternative PMCV sur le maraîchage et sur le bruit. Baixas : rappelle l'importance de la viticulture dans le territoire des PO. Opouls-Perillos : souhaite protéger le dépôt d'explosif (Titanobel). Rivesaltes : conserver le tracé FIG - n'accepte pas le raccordement LN/LC qui pourrait impacter une zone d'activités.</p> <p>FINANCEMENT Région : se déclare en position d'écoute et rappelle la demande exprimée lors du dernier COPIL pour la nomination d'un(e) M(me) Financement.</p>
Documents distribués	Cahier de plan des variantes de tracé au 1/25 000 ^{ème}

2. SYNTHÈSE DES 5 COMMISSIONS CONSULTATIVES

6^{ème} SÉANCE DE COMMISSION CONSULTATIVE - SÉQUENCE 2

6 ^e séance de Commission consultative - Séquence 2	
Date et lieu	Mardi 18 novembre 2014 – Foyer municipal – Caves
Présidence	M ^{me} Obara, Sous-Préfet de l'Aude
Communes concernées	Caves, Fitou, La Palme, Leucate, Portel-des-Corbières, Roquefort-des-Corbières, Sigean, Treilles
Invités	Préfet, parlementaires, élus régionaux et départementaux, communautaires et communaux
Participation	23 présents sur 25 invités - 19 remarques
Durée	1h40
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> - Rappel des précédentes décisions - Présentation de la variante proposée - Que reste-t-il à faire jusqu'au prochain COPIL ? - Comment va s'organiser la concertation ?
Sujets abordés par les participants	<p>TRACE / IMPACTS CG 11 : il est encourageant que le tracé envisagé reste celui d'origine - demande de veiller à réduire les contraintes concernant la viticulture. Roquefort-des-Corbières : demande si l'existence de maisons à proximité du tracé et la présence d'espèces protégées constituent des contraintes prises en compte par le projet - souligne la présence de vignes à proximité du tracé - serait satisfaite par la réalisation d'un tunnel reliant les deux points de tangence à l'autoroute Caves / PNR : nécessité de concertation sur l'environnement et le paysage. Peyriac-de-Mer : demande si un passage en souterrain est envisageable pour éviter deux hameaux où des exploitations viticoles et une exploitation de bois sont présentes. Portel des Corbières : les habitants attendent de connaître le tracé avant de se positionner. Pour l'instant, c'est l'inquiétude sans aucune certitude. Treilles : pour le TGV mais contre l'abandon de la mixité sur la section audoise.</p> <p>FONCIER CG 11 : de nombreuses exploitations viticoles seront impactées et la question du déplacement et du rachat des terres et des propriétés est aujourd'hui posée – précise l'existence d'une convention de financement pour les acquisitions foncières. Treilles : regrette le gel des parcelles. Le calme pourra revenir dès que RFF pourra se porter acquéreur de certaines maisons. La Palme : s'interroge sur la possibilité de travailler dès à présent avec la SAFER sur les questions foncières.</p> <p>GARE CG 11 : demande si le tracé aura une influence sur l'emplacement de la gare nouvelle de Narbonne. Grand Narbonne : demande qu'avec le regroupement des deux régions, Narbonne soit ouverte sur l'emplacement de la gare.</p> <p>CALENDRIER Roquefort-des-Corbières : ne comprend pas les délais et le montant des études pour aboutir au même tracé qu'il y a 24 ans – demande des détails sur l'échéancier du projet. Grand Narbonne : souligne l'importance du projet et en appelle à l'unité et à la solidarité des élus de tous bords pour avancer.</p> <p>FINANCEMENT CG 11 : souligne l'enjeu économique du projet – attire l'attention sur l'unité des élus régionaux et le souhait de la nomination d'un M. Financement.</p> <p>CONCERTATION CG 11 : souhaite un dispositif de concertation au plus près du public</p>
Documents distribués	Cahier de plan des variantes de tracé au 1/25 000 ^{ème}

2. SYNTHÈSE DES 5 COMMISSIONS CONSULTATIVES

6^{ème} SÉANCE DE COMMISSION CONSULTATIVE - SÉQUENCE 3

6 ^e séance de Commission consultative - Séquence 3	
Date et lieu	Mercredi 19 novembre 2014 – Campanile ZI de Plaisance - Narbonne
Présidence	Mme Obara, Sous-Préfet de l'Aude
Communes concernées	Bages, Coursan, Cuxac d'Aude, Lespignan, Marcorignan, Montredon-des-Corbières, Moussan, Narbonne, Névian, Nissan-lez-Enserune, Peyriac-de-mer
Invités	Préfet, parlementaires, élus régionaux et départementaux, communautaires et communaux
Participation	22 présents sur 27 invités - 19 remarques
Durée	1h55
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> - Rappel des précédentes décisions - Présentation de la variante proposée - Que reste-t-il à faire jusqu'au prochain COFIL ? - Comment va s'organiser la concertation ?
Sujets abordés par les participants	<p>GARE NOUVELLE CG 11: prendre en compte les coûts dans l'analyse comparative des sites de gares : coûts des gares et des connexions routières – pour le site « Pont des Charrettes », il existe des connexions routières qui sont inexistantes pour celui des « Prax » – gare « Pont des Charrettes » semble a priori plus adaptée. Grand Narbonne : il ne faut pas se focaliser sur l'un ou l'autre des deux sites d'implantation de la gare nouvelle, mais les étudier tous les deux. Agglomération de Carcassonne : indique que l'agglomération se positionnera pour le projet de gare qui sera le moins consommateur d'espace. Narbonne : a priori favorable à la gare « Pont des Charrettes » notamment du fait du réseau routier existant et de l'impact moindre sur les entreprises narbonnaises situées entre la rocade et le pont – alerte sur la question des voiries dépendant de la ville + s'interroge sur les impacts de la gare nouvelle sur le trafic TER en gare de Narbonne. Montredon-des Corbières : se positionne pour la gare en viaduc « pont des Charrette » pour des raisons de coût et d'hydraulique (PPRI) et la gare « les Prax » est plus près du village (surplus de circulation, bruit...) TRACE / IMPACTS CG 11: souhaite une rencontre entre le CG et RFF sur les rétablissements routiers. Grand Narbonne : importance du respect des territoires et notamment de l'humain. Moussan : Pour le tracé vert qui implique la construction de la gare nouvelle « Pont des Charrettes ». Le tracé rose (notamment le raccordement) n'est pas envisageable : il défigurerait le territoire, impacterait le massif du Plana et le domaine du Fresquet. Montredon-des-Corbières : pour le tracé vert, demande de prévoir une voirie afin d'éviter le centre du bourg et des protections acoustiques dans le cas où la gare des Prax serait retenue. Cuxac d'Aude : des digues ont été construites à Cuxac et il existe un chenal qui débouche sur le projet de ligne nouvelle - une attention particulière devra être apportée en termes de problématiques hydrauliques. Nissan-lez-Enserune : importance de s'écarter du hameau du Périès, demande des précisions quant aux modifications par rapport au tracé historique FONCIER Conseiller général, canton Narbonne Sud : s'interroge sur les acquisitions foncières, notamment en ce qui concerne les parcelles agricoles et viticoles. Nissan-lez-Enserune : s'interroge sur les demandes et procédures à suivre en matière d'urbanisme par rapport à l'emprise de la variante proposée. CALENDRIER / PHASAGE Grand Narbonne : s'interroge sur le phasage et les délais de réalisation du projet. Agglomération de Carcassonne : s'interroge sur le calendrier du choix de l'implantation de la gare – alerte sur la nécessité de faire en sorte que le projet se fasse en cohérence avec le projet de territoire de l'Agglomération. CONCERTATION Sous-Préfet de l'Aude : s'interroge sur le contenu présenté au grand public lors des réunions publiques d'avril 2015.</p>
Documents distribués	Cahier de plan des variantes de tracé au 1/25 000 ^{ème}

2. SYNTHÈSE DES 5 COMMISSIONS CONSULTATIVES

6^{ème} SÉANCE DE COMMISSION CONSULTATIVE - SÉQUENCE 4

6 ^e séance de Commission consultative - Séquence 4	
Date et lieu	Jeudi 20 novembre 2014 – Palais des Congrès - Béziers
Présidence	M. Lerner, Sous-Préfet de Béziers
Communes concernées	Bessan, Béziers, Castelnaud-de-Guers, Cers, Florensac, Mèze, Montagnac, Montblanc, Portiragnes, Pinet, Pomerols, Saint-Thibéry, Sauvian, Vendres, Villeneuve-lès-Béziers
Invités	Préfet, parlementaires, élus régionaux et départementaux, communautaires et communaux
Participation	31 présents sur 45 invités - 44 remarques
Durée	2h10
Objectifs	Rappel des précédentes décisions, Présentation de la variante proposée, Que reste-t-il à faire jusqu'au prochain COFIL ? Comment va s'organiser la concertation ?
Sujets abordés par les participants	<p>GARE Sous-Préfet de Béziers : propose un échange bilatéral avec la ville de Béziers et RFF concernant le sujet « gare nouvelle / gare existante ». Député 6^{ème} circo Hérault : demande de prendre acte de la décision ministérielle d'une gare nouvelle à Narbonne et à Béziers et d'en définir les enjeux urbains – demande l'unité des élus pour avancer. CG 34, canton de Montagnac : la volonté d'installer une gare nouvelle à Béziers est celle des élus de tout le territoire Agglomération de Béziers : en l'absence de gare nouvelle à Béziers, les TGV court-circuiteront Béziers au profit de Narbonne, cela signifierait une perte de dynamisme économique et une perte de crédibilité pour la ville – souligne que le trafic engendré par une gare nouvelle est un apport financier non négligeable. CC de la Domitienne : s'interroge sur la gestion future de la gare et suggère l'intervention d'un pôle métropolitain fédérant les intercommunalités. Béziers : la gare nouvelle signe l'arrêt de mort de la gare existante – demande de faire passer tous les TGV dans Béziers – estime que le seul scénario réaliste est celui d'une gare nouvelle entre Béziers et Narbonne. Cers : demande s'il est possible de faire de la gare actuelle une gare TGV (vitesse). TRACE / IMPACTS Député 6^{ème} circo Hérault : la gare nouvelle oblige à implanter le tracé plus au sud du PIG, demande combien de maisons seront impactées par les tracés vert et violet. Montblanc : demande de conserver le tracé PIG même s'il est plus onéreux - s'inquiète des impacts des 2 autres variantes et redoute les impacts sur le château de Coussergues et l'écopôle de la Valasse Bessan : demande de retenir le PIG qui impacte le moins le territoire - souligne la contrainte de la zone de la Capucière et la nécessité d'éviter la carrière, la zone habitée et celle de l'ancien volcan. Pinet : préfère le tracé bleu - soulève le problème du PIG qui coupe l'AOC Picpoul de Pinet, passe sur la zone de captage d'eau et près des habitations - intéressé par des mesures de protection sonore et visuelle. Florensac : retenir le tracé bleu à moins que des mesures ne soient prises - demande la protection des captages et des mesures de protection contre le bruit. Cers : le raccordement serait très destructeur pour sa commune. RACCORDEMENT Agglomération de Béziers : prend acte de la suppression de la « virgule » et demande si le raccordement pourrait se faire à partir de Nissan pour le fret. Cers : regrette la suppression de la virgule (déviation de Cers) – craint de n'avoir au final que la ligne nouvelle et le raccordement, sans gare nouvelle et demande de faire le raccordement hors endroits habités. FONCIER CC Nord Bassin de Thau : le projet bloque la commercialisation de la ZAE de l'Engaronne et ne comprend pas les sursis à statuer sur les permis de construire. Pinet : demande que des réserves foncières soient anticipées. Mèze : demande de rétrécir la bande de 1000m rapidement. OPPORTUNITÉ DU PROJET Région LR : rappelle les efforts de la Région pour défendre le projet et le financement des études à hauteur de 25% – recommande de garder une vision régionale en dépassant les intérêts particuliers.</p>
Documents distribués	Cahier de plan des variantes de tracé au 1/25 000 ^{ème}

2. SYNTHÈSE DES 5 COMMISSIONS CONSULTATIVES

6^{ème} SÉANCE DE COMMISSION CONSULTATIVE - SÉQUENCE 5

6 ^e séance de Commission consultative - Séquence 5	
Date et lieu	Vendredi 21 novembre 2014 – Hôtel Pullman - Montpellier
Présidence	-
Communes concernées	Balaruc-le-Vieux, Bouziques, Fabrègues, Gignan, Lattes, Loupian, Montpellier, Poussan, Saint-Jean-de-Védas, Villeneuve-les-Maguelone, Villeveyrac
Invités	Préfet, parlementaires, élus régionaux et départementaux, communautaires et communaux
Participation	30 présents sur 35 invités- 10 remarques
Durée	01h15
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> - Rappel des précédentes décisions - Présentation de la variante proposée - Que reste-t-il à faire jusqu'au prochain COPIL ? - Comment va s'organiser la concertation ?
Sujets abordés par les participants	<p>OPPORTUNITÉ DU PROJET Député 1^{ère} circo Hérault : souligne la nécessité de la ligne, mais sur un scénario à 220Km/h car la grande vitesse n'est plus une priorité. L'heure est davantage à la rénovation des transports du quotidien et donc aux lignes régionales.</p> <p>TRACE / IMPACTS Député de 4^{ème} circo Hérault : la solution proposée du PIG est satisfaisante. Loupian : satisfait de l'abandon de la variante verte et du maintien du PIG. Gignan : satisfait de la proposition du tracé historique ; demande de travailler collectivement pour éviter les impacts dans la Gardiole. Fabrègues : est satisfait du choix du tracé historique. Poussan : satisfait du retour au tracé historique. Saint-Jean-de-Védas : satisfait que la ligne reste au Sud de la Gardiole et Saint-Jean-de-Védas ; précise que le pont de Villeneuve vient d'être classé monument historique. Villeveyrac, CG canton de Mèze : s'interroge sur les mesures de protection de l'étang de Thau.</p> <p>MIXITE Député 1^{ère} circo Hérault : défend la mixité sur tout le linéaire</p> <p>GARE Député 1^{ère} circo Hérault : ne défendra pas la création des gares nouvelles Villeveyrac, CG canton de Mèze : regrette l'absence d'une gare nouvelle sur le secteur de Poussan-Saint-Jean-de-Védas – demande comment les habitants prendront à terme le TGV sur le territoire de Thau</p> <p>CONCERTATION Lattes : rappelle le devoir d'information aux populations sur l'avancée des travaux, notamment pour les habitants du hameau de la Castelle.</p>
Documents distribués	Cahier de plan des variantes de tracé au 1/25 000 ^{ème}

3. SYNTHÈSE DES 3 ATELIERS THÉMATIQUES

ATELIER PHASAGE

Atelier phasage	
Date et lieu	Jeudi 9 avril 2015 – Montpellier
Participation	<p>Services de l'État : Préfecture LR, DREAL LR, DDTM 34, DDTM 66, DDTM 11, DGITM.</p> <p>Services des collectivités : Région Languedoc-Roussillon, Région Midi-Pyrénées, Conseil départemental des Pyrénées Orientales, Conseil départemental de l'Aude, Montpellier Méditerranée Métropole, Perpignan Méditerranée, Le Grand Narbonne, Béziers Méditerranée. Hérault Méditerranée, Carcassonne Agglomération.</p> <p>Chambres consulaires : CCIT de Béziers St Pons, CCIT de Narbonne, CCIT de Montpellier</p> <p>Associations : TGV Développement LR, Energie TGV, FNAUT LR, TGV Sud Territoires-Environnement, FERRMED.</p> <p>Autres participants : CESER LR, EIC LR, SNCF infra, INGEROP.</p> <p>Intervenants pour SNCF Réseau : Yves Cousquer – Ex médiateur LN PCA, Alain Combes – Ex Chef de mission LGV Rhin Rhône, Marcel Journet – Ex Chef de mission LGV Est Européenne.</p>
Durée	La journée
Objectifs	<p>Le matin : Le phasage pourquoi ?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le contexte de financement des lignes nouvelles en France. • Le phasage des projets de lignes nouvelles : retours d'expériences. <p>L'après midi : Le phasage comment ?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Principes et modalités d'un éventuel phasage du projet LNMP et scénarios. • Quelle position afficher au prochain COPIL ?
Questions et remarques des participants	<p>SERVICES DE L'ETAT</p> <ul style="list-style-type: none"> • DGITM <ul style="list-style-type: none"> ◦ <i>Demande comment sont calculés les gains de temps directs par rapport aux gains de temps par étapes – Paul Joho.</i> • DDTM 11 <ul style="list-style-type: none"> ◦ <i>Demande à SNCF Réseau de ne pas écarter l'idée d'un phasage à Narbonne – Marc Vetter.</i> <p>COLLECTIVITES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Région Midi-Pyrénées <ul style="list-style-type: none"> ◦ <i>Souligne l'importance du consensus politique autour des grands projets – Laurent Houles.</i> ◦ <i>Explique l'intérêt du protocole de garanties signé par les collectivités pour le projet SEA – Laurent Houles.</i> ◦ <i>Souligne l'importance du positionnement du maître d'ouvrage concernant le phasage et la durée entre les phases – Laurent Houles.</i> ◦ <i>Explique qu'il est trop tôt pour que la Région Midi-Pyrénées émette un avis sur le projet et son phasage – Laurent Houles.</i> • Conseil départemental de l'Aude <ul style="list-style-type: none"> ◦ <i>Demande à ce que la Région Midi-Pyrénées soit désormais associée aux réflexions liées au projet LNMP – Laure Prat.</i> • Conseil départemental des Pyrénées-Orientales <ul style="list-style-type: none"> ◦ <i>Demande si le phasage peut être une solution pour différer des décisions sur des tronçons jugés sensibles – Pierre Bellanger.</i> ◦ <i>Demande le gain de temps pour un Perpignan – Paris avec le CNM – Denis Bellanger.</i> ◦ <i>Demande de préciser les notions d'étapes et de phasage en COPIL – Denis Bellanger.</i> ◦ <i>Souligne l'importance d'apporter un éclairage sur le phasage lors du prochain COPIL – Denis Bellanger.</i> ◦ <i>Souligne la pertinence des scénarios « géographique 3 phases » et « géographique 2 phases Rivesaltes » si les finances le permettent – Denis Bellanger.</i> • Montpellier Méditerranée Métropole <ul style="list-style-type: none"> ◦ <i>Ne souhaite pas se prononcer sur un scénario de phasage. Propose de se concentrer principalement sur la réussite des prochaines étapes – Thomas Gaumont.</i> • Béziers Méditerranée <ul style="list-style-type: none"> ◦ <i>Demande le coût du tronçon Béziers Est – Narbonne – Jacques Maurand.</i> ◦ <i>Demande quelles seraient les incidences sur le nombre de trains si la LNMP était phasée – C. Vincendet</i> • Le Grand Narbonne <ul style="list-style-type: none"> ◦ <i>Demande si les collectivités devront annoncer si elles sont favorables ou non à un phasage du projet</i>

3. SYNTHÈSE DES 3 ATELIERS THÉMATIQUES

ATELIER THÉMATIQUE AGRICULTURE, VITICULTURE, FONCIER N°5

LNMP lors du prochain COPIL – Pierre Sénèque.	
•	<p>Perpignan Méditerranée</p> <ul style="list-style-type: none"> o Demande des informations sur l'évolution des trafics fret en plaine du Roussillon – Jacques Aeschbacher. o Souligne la pertinence du scénario « géographique 3 phases » qui semble répondre aux interrogations du territoire de la plaine du Roussillon – Jacques Aeschbacher.
CHAMBRES CONSULAIRES	
•	<p>CCIT Montpellier</p> <ul style="list-style-type: none"> o Regrette la durée des projets d'aménagements et demande si un phasage permettrait d'accélérer le projet LNMP – Christian Cornee. o Demande si les enjeux socio-économiques seront présentés lors du prochain COTECH – C. Cornee.
ASSOCIATIONS	
•	<p>FNAUT LR</p> <ul style="list-style-type: none"> o Demande de précisions sur le rapport coût / minutes gagnées et l'amélioration de la fiabilité du réseau concernant LN PCA au niveau de Marseille – Eric Boisseau. o Demande de précisions sur les chiffres de circulation de la ligne actuelle – Eric Boisseau. o Demande à connaître les prévisions de trafic voyageurs et TER par phases en LR – Eric Boisseau. o Alerte sur un risque de préemption de la DUP si le tronçon Béziers Est – Perpignan n'est pas réalisé faute de trafics suffisants – Eric Boisseau. o Alerte sur la difficulté d'autofinancement de la LNMP sur le tronçon Narbonne – Perpignan – Eric Boisseau. o Demande une mixité totale de la LNMP – Eric Boisseau.
•	<p>TGV Sud Territoires-Environnement</p> <ul style="list-style-type: none"> o Demande de précisions concernant la mise à niveau des connaissances des élus sur le projet LN PCA – Louis Grandjacquet. o Demande pendant combien de temps les trains de fret continueront à passer par les étangs – Alain Lacombe.
•	<p>Energie TGV</p> <ul style="list-style-type: none"> o Demande si les rames TGV sont toujours adaptées pour faire du TER – Claude Auger. o Valide l'utilisation du système ERTMS pour les prochains projets européens – Jose-Maria Siso-Vasquez. o Demande à minimiser les prévisions qui prennent en compte le trafic TP Ferro – Jose-Maria Siso-Vasquez. o Souligne l'intérêt de partager les coûts entre la France et l'Espagne pour développer des services ferroviaires transfrontaliers – Jose-Maria Siso-Vasquez. o Explique que les contraintes d'exploitation à Narbonne en cas de phasage pourraient être réglées avec des fenêtres de cadencement – Jose-Maria Siso-Vasquez. o Demande pour quelle vitesse sont calculés les temps de parcours – Claude Auger. o Alerte sur la nécessité, pour les acteurs de la plaine du Roussillon, de voir le tronçon TP Ferro – Rivesaltes réalisé – Claude Auger. o Propose un phasage de la LNMP en deux temps : dans un premier temps la réalisation des tronçons Montpellier – Béziers Est et le raccordement TP Ferro – plaine du Roussillon, puis dans un second temps la finalisation de la ligne avec le tronçons plaine du Roussillon – Béziers Est – Claude Auger.
•	<p>TGV Développement LR</p> <ul style="list-style-type: none"> o Propose d'utiliser d'anciennes rames TGV bien entretenues et raccourcies pour faire du TER – Louis-Jean Artis. o Demande si dans le cas d'un phasage fonctionnel voyageur à Béziers Est des économies seront faites sur la signalisation – Louis-Jean Artis. o Souligne que si les trains circulent sous le système ERTMS sur la LNMP alors SNCF devra équiper ses trains de fret avec cette technologie – Louis-Jean Artis. o Demande si certains scénarios géographiques peuvent remettre en question les financements européens – Louis-Jean Artis.
AUTRES PARTICIPANTS	
•	<p>SNCF</p> <ul style="list-style-type: none"> o Demande, au regard d'un contexte ayant changé, une prise de recul sur les résultats de l'étude « Intercité grande vitesse » menée en 2009 – François Quetin.

Atelier thématique agriculture, viticulture, foncier n°5

Date et lieu	Mercredi 27 mai 2015 – Narbonne
Participation	<p>Services de l'Etat : DREAL LR, DDPO, DDTM de l'Aude, DDTM des PO</p> <p>Services des collectivités: Conseil départemental de l'Hérault, Conseil départemental des Pyrénées-Orientales, Conseil départemental de l'Aude, Communauté de communes du Nord du bassin de Thau, Montpellier Méditerranée Métropole, Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée, Agglomération Hérault Méditerranée, Le Grand Narbonne, Conseil régional Languedoc-Roussillon,</p> <p>Chambres consulaires: Chambre d'Agriculture de l'Hérault, Chambre d'Agriculture du Roussillon, Chambre d'Agriculture de l'Aude, DDTM des Pyrénées Orientales, DDPO</p> <p>Associations: FDSEA de l'Aude, SAFER LR, SAFER Hérault, SAFER Pyrénées-Orientales CDJA de l'Hérault, FDSEA des Pyrénées-Orientales, Fédération régionale des vignerons indépendants, Syndicat des vignerons indépendants de l'Hérault, FDSEA de l'Hérault, Fédération régionale de coopération viticole en Languedoc-Roussillon (Antenne Aude), Syndicat des vignerons du Midi,</p> <p>Autres participants : INGEROP, BRL Ingénierie,</p> <p>Intervenants pour SNCF Réseau : Edouard Parant, chef de mission du projet LNMP, Sylvie Martin, responsable Foncier, Antoine Hantz, chargé de mission Environnement.</p>
Objectifs	<p>1 - Présentation en images récapitulative pour situer où en est le projet.</p> <p>2 - Présentation, par chaque Chambre d'agriculture départementale (PO, Aude puis Hérault), des « études agricoles à l'échelle de l'emprise » (tracé + entrées en terre + 25 m de chaque côté des entrées en terre).</p>
Questions et remarques des participants	<p>DEBAT</p> <p>Fédération régionale des vignerons indépendants et agriculteurs : précise les gabarits de machines à respecter dans la perspective des rétablissements de chemins (machines à vendanger, engins liés aux activités forestières, polybènes et moissonneuses pour le travail des champs).</p> <p>Vigneron à Rivesaltes et représentant à la Chambre d'Agriculture : fait un focus sur la commune de Rivesaltes, périphérie de Perpignan, qui est en développement urbain de manière assez significative, avec des projets de constructions consommant de nombreux hectares en plus du projet de LNMP. Exprime son inquiétude sur la multiplicité de ces projets qui réduisent le volume de terres exploitables.</p> <p>FDSEA de l'Hérault : conseille, en premier lieu, de commencer à travailler sur l'identification, le repérage de foncier éventuellement disponible parce que même si on n'en est qu'au débouché sur enquête publique en 2016, tous ces éléments vont arriver très vite et les exploitants ne vont pas pouvoir attendre plusieurs années avant d'arriver à leur trouver du foncier disponible pour continuer leur activité.</p> <p>Service du département de l'Hérault : précise qu'il n'est pas nécessaire d'attendre la DUP pour démarrer du stock foncier. Voit poindre un petit peu l'intention (de SNCF Réseau) qui serait peut-être d'engager le débat sur des échanges plutôt que sur des aménagements fonciers.</p> <p>Service du département de l'Hérault : rappelle que l'opportunité ou pas d'un aménagement</p>

3. SYNTHÈSE DES 3 ATELIERS THÉMATIQUES

ATELIER ENVIRONNEMENT

	<p>foncier se fait avant les acquisitions foncières par le maître d'ouvrage donc avant la précision de l'emprise. S'il n'y a pas de stock avant, on en tirera les conclusions et on gardera nos déprises et nos délaissés historiques se cumuler avec d'autres.</p> <p>Département de l'Hérault : précise qu'en matière de stockage, il n'est possible de le faire qu'à travers des projets précis, pas uniquement pour les ouvrages linéaires mais par exemple dans l'Hérault à l'heure actuelle il y a pour pratiquement deux millions d'euros de stock. Ce ne peut être que sur des objectifs précis avec une convention avec le maître d'ouvrage qui nous le demande.</p> <p>Chambre d'Agriculture de l'Hérault : relève qu'il doit y avoir une volonté collective du monde agricole de faire de l'aménagement foncier, de faire de la compensation.</p> <p>SNCF Réseau : rappelle qu'il faut réunir l'ensemble des cofinanceurs et qu'il est important que la profession se mobilise si c'est le message qu'elle veut faire passer suite aux résultats de l'étude qui viennent d'être présentés.</p> <p>Conseil départemental de l'Aude : confirme que le tracé sera entériné certainement à la fin de l'année donc il est possible d'anticiper par rapport à la DUP.</p> <p>Conseil départemental de l'Aude : précise que, pour répondre aux problématiques liées à la LGV, tous les territoires n'ont pas encore été restructurés. Ce sera au cas par cas. On va faire des commissions intercommunales. Si le besoin n'est pas réel, il ne sera peut-être pas réel sur tous les territoires. On n'est pas obligés d'inclure tous les territoires dans les intercommunales. On ne peut pas se poser la question au moment de la DUP, il faut anticiper.</p> <p>SAFER Languedoc-Roussillon : On peut réfléchir à un montage. Qui dit création de stock ne dit pas obligatoirement que ce soit vous (SNCF Réseau) qui préfinanciez dès le départ. On peut imaginer que la SAFER emprunte, il suffit d'une convention qui peut être pluri-parties.</p> <p>Service du département de l'Hérault : Avec un financement qui j'espère, y compris sur le stock, est majoritaire au niveau de l'Etat. Ce n'est pas aux collectivités. C'est à vous de nous dire combien l'Etat peut mettre dans le pot commun de ce stock foncier.</p> <p>Fédération régionale des vignerons indépendants : Demande s'il est possible de recevoir le compte-rendu du CRPF, élaboré en même temps que les études réalisées par la chambre d'Agriculture.</p>
--	---

Atelier environnement n°5	
Date et lieu	Mardi 27 janvier 2015 – Montpellier
Participation	<p>Services de l'Etat : DREAL LR, DDTM 34, DDTM 11, EPTB</p> <p>Services des collectivités: Région Languedoc-Roussillon, Montpellier Méditerranée Métropole, Perpignan Méditerranée, Le Grand Narbonne, Béziers Méditerranée, Communauté d'agglomération de THAU, Communauté des Communes du Nord Bassin de Thau, Conseil General de L'Hérault, Conseil General des Pyrénées-Orientales, Communauté du Pays de Thongue, Service Départemental d'Incendie et de Secours de l'Hérault, Conseil General de l'Aude, Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée</p> <p>Chambres consulaires: Chambre d'agriculture de l'Hérault, Conservatoire Botanique National Méditerranéen de Porquerolles, Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée, Conservatoire Régional des Espaces Naturels du Languedoc-Roussillon</p> <p>Associations: Syndicat mixte du bassin de Thau, Syndicat du bassin du Lez, Fédération Régionale des Chasseurs, Ligue de Protection des Oiseaux de l'Aude, Société de Protection de la Nature - Comité de l'Aude, Fédération de l'Hérault pour la Pêche et la Protection du Milieu Aquatique, Office Nationale des Forêts, Fédération Pêche 66, Les Gardiens de la Gardiole, Association roussillonnaise d'entomologie, Fédération Régionale des Espaces Naturels et Environnement des Pyrénées-Orientales, Société pour la protection du paysage et de l'esthétique de la France - Délégation LR, Groupe Ornithologique du Roussillon, Office Nationale de l'Eau et des Milieux Aquatiques du Languedoc- Roussillon, Syndicat intercommunal des étangs littoraux, RIVAGE Salses-Leucate</p> <p>Autres participants : INGEROP, Ecomed, Asconi, BRL</p> <p>Intervenants pour SNCF Réseau : Antoine Hantz, responsable environnement du projet LNMP</p>
Durée	La journée
Objectifs	<p>Le matin : Présentation des nouvelles études environnementales et territoriales menées et utilisées pour la définition des continuités</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rappel des précédentes décisions • Caractérisation des zones humides • Etudes des populations piscicoles • Etudes des cours d'eau et milieux aquatiques • Etude cynégétique de la ZPP • Etudes sylvicoles et incendies • Méthode de définition des TVB (trames vertes et bleues) <p>L'après-midi : Présentation des principes de rétablissements des continuités et propositions de premières localisations sur le tracé proposé</p>
Questions et remarques des participants	<p>Premier temps d'échanges du matin :</p> <p>- Conservatoire Régional des Espaces Naturels du LR demande des précisions sur la ZPP et les zones de fonctionnalités, car a l'impression que les zones humides ont été délimitées dans la ZPP et que la zone de fonctionnalité est quand même assez essentielle quelle que soit la superficie ou la part de zone humide comprise dans la ZPP, qui est susceptible d'être impactée.</p> <p>- ONEMA, la délégation interrégionale demande si les zones humides qui ont été détruites, remblayées, asséchées et qui ne sont pas visibles parce que l'anthropisation s'est exercée sur elles, ont bien été intégrées, sachant que lorsqu'il y a remblaiement on ne voit plus la zone humide. Elle précise que dans certains secteurs il y a des contentieux judiciaires et que l'ONEMA espère bien récupérer ces zones humides.</p> <p>- ONEMA, la délégation interrégionale répond qu'il est nécessaire de les identifier en</p>

potentiel dans l'état initial et qu'il faudra regarder avec chaque département les connaissances qu'ils peuvent avoir de milieux anthropisés, remblayés ou asséchés sur l'emprise des 1 km.

- **Etablissement Public Territorial du Bassin versant – Orb Libron, chargé de mission sur les aspects zones humides**, souhaiterait savoir si les espaces de fonctionnalité sont bien pris en compte. Le syndicat s'est engagé depuis quelque temps sur l'inventaire de ces zones humides et cela a été acté au niveau de la commission locale de l'eau du SAGE en 2014.

- **ONEMA, la délégation interrégionale** souhaite savoir si les ouvrages existants à l'amont et à l'aval et dans la zone des 1 km ont bien été pris en compte car quand il est question de continuités écologiques il est important de savoir ce qui se passe en aval et en amont de la zone de franchissement.

- **Syndicat du bassin du Lez**, souhaite s'assurer que le Lez est pris en compte et pas uniquement la Mosson.

- **Syndicat Intercommunal des étangs littoraux** demande s'il va être possible de retrouver la définition des espaces de fonctionnalités au niveau de l'étude.

- **Conservatoire Botanique National Méditerranéen de Porquerolles** demande si des techniques génétiques existent permettant d'analyser l'eau afin de détecter des poissons qui n'auraient pas pu être attrapés à la main ou qui n'auraient pas été vus.

- **Groupe Ornithologique du Roussillon** souhaite intervenir sur la forme de l'atelier qui reste sur des grandes généralités. Concrètement, et sachant qu'ils n'auront pas accès aux études fines, les naturalistes de terrain n'arrivent pas à savoir si les enjeux auxquels ils pensent ont bien été pris en compte.

Deuxième temps d'échanges du matin :

- **Service espaces naturels et biodiversité Conseil Général de l'Hérault** précise qu'il aurait été intéressant de regarder les effets de la future ligne LGV sur les corridors et les espaces à enjeux au niveau du SRCE.

- **Conservatoire Botanique de Porquerolles** aimerait savoir, quelle que soit l'approche, si la délimitation des cœurs de biodiversité va bien servir à éviter de les fractionner ou du moins prendre note si l'on passe en bordure, si on érode ou si on le coupe en plein milieu.

- **Parc Naturel Régional de la Narbonnaise** souhaite revenir sur le choix des sous trames évoquée précédemment mais il ne lui semble pas que les milieux agricoles aient été pris en compte dans les sous trames.

- **Conservatoire Botanique de Porquerolles**, questionnent l'ONF, avez-vous pu ou su prendre en compte le caractère de vieilles forêts ?

- **Communauté des Communes du Nord Bassin de Thau** s'étonne de ne pas retrouver la prise en compte des enjeux qui ont été soulevés dans le cadre des SAGES qui sont pour bons nombres d'entre eux en cours d'élaboration et sur le point d'aboutir.

- **Parc Naturel Régional de la Narbonnaise** a une suggestion pour que ces journées et débats soient plus riches : avoir les éléments de présentation en amont de la réunion afin de pouvoir consulter les collaborateurs au préalable.

- **EPTB Orb et Libron** souhaite savoir si l'impact de la gestion de la ligne a bien été pris en compte notamment lors des travaux avec l'apport susceptible d'espèces envahissantes ou bien dans la gestion de ces voies ferrées où une grande quantité de pesticides est utilisée aux abords de ces structures.

- **Conseil Général des Pyrénées-Orientales** demande comment seront pris en compte les espaces qui font aujourd'hui l'objet de mesures compensatoires.

Après-midi – Principes généraux de rétablissement des continuités par secteur

Secteur Plaine du Roussillon

- **Groupe ornithologique du Roussillon** a une question sur les reptiles car ce secteur est le bastion des lézards ocellé. Il est inquiet quant aux aspects de morcellement du territoire qui a un impact fort sur ces populations, plus que les reconnections de secteur. Il attire aussi l'attention sur le fait qu'au niveau du Soler il y a des grosses populations d'Agrion de Mercure sur toutes les eaux courantes.

- **FRENE 66** demande si, au niveau du secteur actuel, il y a une prise en compte de la mixité de la ligne Perpignan - Rivesaltes ?

- **ONEMA** souhaite revenir sur le passage au-dessus des cours d'eau et le choix des ouvrages. Pour elle le passage en viaduc au-dessus des grands fleuves côtiers est positif car on a la transparence hydraulique et écologique. En revanche elle souhaite savoir comment cela va se faire sur les petits cours d'eau entre la Têt et l'Agly et la limite départementale. Elle souhaite donc savoir si le choix des portiques ouverts est le choix qui sera fait sur les petits cours d'eau sachant que les ponts-cadre et les buses sont les ouvrages les plus pénalisants. Elle précise que si c'est jouable le portique ouvert est la meilleure solution car on ne touche pas à l'état naturel du fond du lit.

- **DREAL** indique que la bonne solution pour avoir une continuité écologique dans le cours d'eau est donc de garder le lit, un lit mobile qui peut évoluer comme peut évoluer le cours d'eau, ce qui oblige évidemment à fonder plus profondément les ouvrages pour supporter une certaine érosion dans le lit. Il précise que si cela est pensé au départ, cela n'engendre pas un surcoût important.

- **CG de l'Hérault** se pose la question de l'après : en ce qui concerne les ouvrages d'art, y aurait-il un suivi biologique pour mesurer l'efficacité de ces ouvrages ?

Groupe ornithologique du Roussillon

Sur le milieu des Corbières on s'était posé la question de passage en tunnel pour préserver ces milieux, parmi les plus riches de France ?

- **DDTM de l'Hérault** qu'ils aient recours à cette mise en compatibilité de ces documents pour conforter ces continuités écologiques dans le temps en utilisant par exemple la possibilité de servitudes d'urbanisme qui permettrait de les asseoir dans la durée et de les inscrire dans le territoire.

Secteur Corbières littorales

- **LPO Aude** indique que, des Corbières jusqu'à Peyriac, le projet de ligne nouvelle sans passage en tunnel va s'enfiler sur beaucoup de bastion d'espèces. Il y a une nécessité de travailler sur les continuités écologiques de ces différents bastions surtout si on va les impacter de façon sud nord. Il rappelle aussi que le site des Corbières est un important flux migratoire.

- **Groupe Ornithologique du Roussillon** précise que recréer du milieu naturel est très compliqué, que c'est un domaine difficile à maîtriser, et qu'il faut donc essayer d'aller le plus possible vers l'évitement.

- **Parc Naturel régional de la Narbonnaise** rappelle qu'il faut prendre en compte les ouvrages déjà existants sur les autres infrastructures qui fragmentent déjà ce territoire pour construire le projet de façon cohérente.

Secteur Basse plaine de l'Aude

- **FRENE 66**, précise qu'il a été demandé à SNCF Réseau de bien tenir compte des nouveaux ouvrages réalisés sur la Basse plaine de l'Aude pour protéger les populations (digues de

4. SYNTHÈSE DES 4 GROUPES DE TRAVAIL « GARE NOUVELLE ET PROJET DE TERRITOIRE »

SYNTHÈSE DES GROUPES DE TRAVAIL DE BÉZIERS

Cuxac d'Aude).
<p>- Fédération de Pêche 34 a une préoccupation sur les petits cours d'eau car les ouvrages risquent de les perturber. Pour les ripisylves, qu'est-il prévu pour les compenser et quid de la ligne actuelle ?</p> <p>- LPO Aude demande si sur Fontfroide, le tunnel est exclu ou encore envisagé ? Il y a des évitements à envisager notamment du sud Narbonne et par rapport au centre d'enfouissement de SITA. Il indique aussi que sur Cuxac, il existe des projets de parc éolien qui ont pris en compte l'ancienne réservation. Est-ce que SNCF Réseau, en termes d'impacts cumulés, mettra en œuvre des moyens pour les réduire ?</p> <p>Secteur Vallée de l'Orb et de l'Hérault</p> <p>- EPTB rappelle qu'entre Bourbaki et la vallée du Libron, il y a un chapelet de mares en bassin versant. Il est important de les prendre en compte car ces zones humides et leur espace de fonctionnalité sont actés.</p> <p>- DDTM 34 précise l'importance de préserver les chauves-souris, les amphibiens, les insectes comme la Magicienne dentelée et les oiseaux, l'Outarde canepetière. Cela devient un secteur emblématique de l'Hérault. La déprise agricole crée un réservoir à ce niveau et SNCF Réseau a une responsabilité en passant dans ce secteur.</p> <p>Secteur Gardiole, Mosson, Bassin de Thau</p> <p>- ONEMA insiste sur les enjeux sur la Vène qui est une zone de transition : on a des actions prioritaires sur l'Anguille qui remonte de l'Etang de Thau. Un viaduc y est-il prévu ? Les enjeux sont aussi l'eau potable et des efforts sont à faire sur le zéro pesticides.</p> <p>- Fédération des chasseurs fait un point sur le Massif de la Gardiole qui a un gros potentiel gros gibier entre le littoral et l'A9. De plus, le bois de Bourbaki, présente un enjeu sur la bécasse des bois. Cet aspect a-t-il été pris en compte et est-ce possible de compenser cet enjeu ? Elle insiste sur le fait de faire attention aux enjeux sur les espèces plus ordinaires comme le lapin et le lièvre</p> <p>- Syndicat Mixte du Bassin de Thau demande de bien prendre en compte les cours d'eau, puisque c'est aussi des continuités pour des espèces qui utilisent les ripisylves : la Vène et le ruisseau de Pallas. La Vène relie aussi la Gardiole et la montagne de la Mourre.</p> <p>- CG 34 apporte une réflexion sur les espaces entre A9 et LGV : il faut travailler les continuités en long. Les zones de friches peuvent être intéressantes à exploiter, notamment avec l'ONF. Il indique que le bois de Maurin va être intercepté par plusieurs aménagements ce qui va engendrer un chapelet d'espaces naturels.</p> <p>- Syndicat Intercommunal des étangs littoraux, indique que sur ce bout du tracé, on a également le projet d'Acqua Domitia qui a aussi des mesures de compensation sur ce secteur. Elle aborde une autre question par rapport aux impacts cumulés (dédoulement A9) : comment les services de l'état vont gérer ces impacts cumulés : c'est le dernier venu qui paie ou tout le monde participe ?</p> <p>- DREAL LR indique que réglementairement, on doit étudier les impacts cumulés mais si des mesures doivent être envisagées, on ne peut les imposer à ceux pour qui les projets sont déjà réalisés.</p> <p>- Conservatoire Botanique rappelle que la Jasse de Maurin, sur la Gardiole, il existe une plante « alium camemoly » qui a été impactée par l'autoroute. C'est un élément qui mériterait une prise en compte en amont et une réponse régionale sous forme d'un PNA. Il faut aussi impliquer le monde de la recherche. Il est intéressant de prendre les devants sur les espèces à grands enjeux nationaux, voire internationaux. Le CNPN, dans ces avis, parle de Plan Régional d'Action.</p>

Atelier gare nouvelle Béziers	
Date et lieu	Atelier n°1 : Mercredi 8 avril 2015 – Espace Chapat - Béziers Atelier n°2 : Mercredi 22 avril 2015 – Espace Chapat - Béziers
Participation	Elus et services de Béziers Méditerranée Représentants de : SEBLI, SM SCOT du Biterrois, TGV Développement
Durée	2h par atelier.
Objectifs	Définir un site préférentiel pour la future gare nouvelle de Béziers : Atelier n°1 : présentation des critères ferroviaires et territoriaux + échanges. Atelier n°2 : présentation des analyses ferroviaires et territoriales + échanges.
Questions et remarques des participants	<p>ATELIER 1</p> <ul style="list-style-type: none"> • Remarques et questions sur les critères ferroviaires <ul style="list-style-type: none"> ○ Demande de précisions concernant les deux variantes d'emplacements prévus sur le site A75 (A.Peyré). ○ Demande de précisions concernant l'arrivée en tranchée ou en hauteur de la ligne (M.Suère). ○ Remarque que les communes de Cers et Villeneuve-les-Béziers sont les plus impactées. S'étonne du peu d'information apporté concernant le raccordement qui impacte Cers (G.Gauthier) ○ Demande à ce que SNCF Réseau démontre l'utilité du Fret sur la raccordement qui impacte Cers (G.Gauthier) ○ Demande à connaître la répartition des trains entre la ligne actuelle et la LNMP (P.Resplandy). ○ Demande si la volonté de mixité est spécifiquement liée au projet de LNMP ou si c'est une politique nationale (P.Resplandy). ○ Demande si une pondération existe entre les différents critères présentés (JP.Marc). ○ Demande si SNCF Réseau prend en compte le préjudice moral subi par les habitants dans le critère « Préservation du cadre de vie » (JP.Galonnier). ○ Demande si au regard des déplacements majoritairement automobiles des Biterrois, un site est jugé plus adapté par SNCF Réseau (P.Resplandy). ○ Demande si SNCF Réseau a pris en compte la proximité de l'aéroport Béziers-Cap d'Agde (P.Resplandy). ○ Demande si selon SNCF Réseau il est plus intéressant de construire une gare connectée au réseau existant ou facilement accessible en voiture (P.Resplandy). ○ Demande si SNCF Réseau a déterminé les flux de clientèles TGV qui arrivent en gare par TER (LJ.Artis) ○ Souligne le manque d'étoile ferroviaire pour les deux sites pressentis à Béziers (LJ.Artis). ○ Remarque qu'il aurait été plus cohérent de faire sortir les trains de fret de la LNMP vers la ligne existante au niveau de Narbonne plutôt que de Béziers (A.Peyré). ○ Demande s'il est possible de créer un raccordement entre la gare nouvelle et la gare centre (P.Resplandy). • Remarques et questions sur les critères territoriaux <ul style="list-style-type: none"> ○ Demande comment SNCF Réseau compensera la perte des revenus liés aux taxes d'habitations à Villeneuve-les-Béziers (JP.Galonnier). ○ Remarque que seul le site A75 semble présenter un potentiel en terme d'espace pour un développement futur (JP.Marc). ○ Demande quelle serait l'emprise au sol des projets de gares nouvelles (JP.Marc). ○ Alerte sur la présence de trois sites classés SEVESO à proximité du site A75 (JP.Marc).

4. SYNTHÈSE DES 4 GROUPES DE TRAVAIL « GARE NOUVELLE ET PROJET DE TERRITOIRE »

SYNTHÈSE DES GROUPES DE TRAVAIL DE NARBONNE

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Demande si la proximité du stade enrichira le critère « Tourisme et culture » (P.Resplandy) ○ Demande à ce que les écoulements pluviaux soient bien pris en compte (JP.Marc)
	<ul style="list-style-type: none"> • Remarques et questions en synthèse <ul style="list-style-type: none"> ○ Souligne la nécessité de bénéficier de deux gares : une pour le trafic local et régional et une pour le trafic national et international (M.Suère) ○ Rappelle que la réhabilitation de la gare centre est un enjeu important (M.Suère).
	<p>ATELIER 2</p> <ul style="list-style-type: none"> • Remarques et questions sur l'analyse ferroviaire <ul style="list-style-type: none"> ○ Demande si le gain possible de passagers a été estimé pour le site Canal du Midi (L.J.Artis). ○ Demande si les voyageurs d'Agde pourront venir en TER à Villeneuve-les-Béziers (JP.Marc). ○ Demande si la gare nouvelle risque de remettre en question l'utilité de la gare actuelle (A.Couquet). ○ Demande pourquoi il n'y a pas de raccordement au réseau existant prévu pour le site A75 (JP.Marc). ○ Demande s'il est possible de créer un raccordement entre la gare nouvelle et la gare centre (D.Marcos). • Remarques et questions sur l'analyse territoriale <ul style="list-style-type: none"> ○ Souligne que le PPRi compromet le site Canal du Midi (JP.Gallonier). ○ Demande quelle serait la surface du projet sur le site A75 (D.Marcos). ○ Demande d'être attentif à l'imperméabilisation des surfaces, souhaite des études hydrauliques très poussées (JP.Gallonier). ○ Demande si le passage de la LNMP sous la RD612 au niveau du bowling a été étudié (JP.Gallonier). ○ Demande, dans le cas d'un passage sous la RD612, d'étudier la création d'une jonction routière parallèle (J.Maurand). ○ Demande le rétablissement des chemins sur la commune de Cers pour éviter d'enclaver la commune (J.Maurand). • Remarques et questions en synthèse <ul style="list-style-type: none"> ○ Demande si la réunion publique de Béziers aura pour but de présenter le projet de gare nouvelle (G.Gauthier). ○ Demande de bien définir et figer le projet pour répondre aux habitants dans l'expectative (G.Gauthier). ○ Demande à ce que SNCF Réseau soit en mesure d'apporter des réponses rassurantes en réunion publique (P.Ramon) ○ Demande de prendre en compte également les personnes souhaitant venir investir dans le Biterrois attirés par la grande vitesse (P.Resplandy).

Atelier gare nouvelle Narbonne	
Date et lieu	Atelier n°1 : Jeudi 19 mars 2015 – Hôtel d'Agglomération - Narbonne Atelier n°2 : Mardi 7 avril 2015 – Hôtel d'Agglomération - Narbonne
Participation	Elus et services du Grand Narbonne. VP « Aménagements » de Carcassonne Agglomération. Représentants « Routes et transports » du CD11.
Durée	2h par atelier.
Objectifs	Définir un site préférentiel pour la future gare nouvelle de Narbonne : Atelier n°1 : présentation des critères ferroviaires et territoriaux + échanges. Atelier n°2 : présentation des analyses ferroviaires et territoriales + échanges.
Questions et remarques des participants	<p>ATELIER 1</p> <ul style="list-style-type: none"> • Remarques et questions sur les critères ferroviaires <ul style="list-style-type: none"> ○ Précise que le projet de territoire du Grand Narbonne s'adaptera aux contraintes ferroviaires et financières présentées par SNCF Réseau (J.Bascou) • Remarques et questions sur les critères territoriaux <ul style="list-style-type: none"> ○ Demande de prendre en compte l'emprise au sol de la gare mais également des parkings (E.Mellet) ○ Confirme la volonté du Grand Narbonne de développer son urbanisation dans le secteur de Montredon-des-Corbières : potentiel favorable pour y développer des commerces et anticipation des projets routiers (J.Bascou). ○ Rappelle le rôle majeur d'une gare nouvelle pour développer le tourisme dans le Narbonnais et l'Aude (J.Bascou). ○ Souhaite une gare permettant de faire l'interface entre littoral et arrière pays (N.Granier-Calvet). ○ Précise qu'un permis de construire sera difficilement délivrable pour le site de Prax situé en zone inondable (E.Mellet). • Remarques et questions en synthèse <ul style="list-style-type: none"> ○ Demande à ce que les sites de gares pressentis soient présentés lors des réunions publiques de Caves et Portel-des-Corbières (H.Martin). ○ Rappelle que la LNMP sans gare nouvelle à Narbonne serait mal accueillie (E.Mellet). ○ Demande à ce que les aménagements routiers prévus par le CD11 apparaissent sur les cartes présentées (E.Bourrel). <p>ATELIER 2</p> <ul style="list-style-type: none"> • Remarques et questions sur l'analyse ferroviaire <ul style="list-style-type: none"> ○ Demande de précisions sur les correspondances TER/TGV selon les sites de gares (H.Martin). ○ Demande d'adapter la notation pour mettre plus en avant le risque d'inondation sur le site de Prax (E.Mellet). ○ Souligne qu'en cas d'inondations une gare située sur le site de Prax devra être fermée contrairement à une gare située sur le site de Pont des Charrettes (A.Pérea). • Remarques et questions sur l'analyse territoriale <ul style="list-style-type: none"> ○ Rappelle que quelque soit son emplacement la gare nouvelle de Narbonne sera celle de tout le département (P.Sénèque). ○ Demande de précisions concernant les accès routiers du site de Prax (H.Baro). • Remarques et questions en synthèse <ul style="list-style-type: none"> ○ Demande une présentation des deux sites pressentis en mairie de Narbonne avant les réunions publiques (H.Martin). ○ Alerte sur les risques d'aggravation des inondations sur la commune de Coursan (E.Rocher). ○ Souligne que le choix du site de gare déterminera l'emplacement du tracé et des raccordements (H.Baro). ○ Alerte sur un risque de confusion entre le nom des sites pressentis et le nom des gares (A.Pérea). ○ Demande quelles protections visuelles et sonores seront mises en place (E.Rocher).

5. SYNTHÈSE DES 10 RÉUNIONS PUBLIQUES

SYNTHÈSE DE LA RÉUNION PUBLIQUE DE BÉZIERS

Réunion publique Béziers	
Date et lieu	Mercredi 29 avril 2015 – CCI – Béziers.
Communes concernées	Cers, Villeneuve-les-Béziers, Béziers, Sauvian, Portiragnes.
Tribune	Marie Meunier-Polge (VP Transports Région), Edouard Parant (SNCF Réseau), Michel Suère (1er VP aménagement Béziers Méditerranée).
Participation	250 présents pour 200 places assises – 32 questions / remarques du public <ul style="list-style-type: none"> Présence massive de riverains inquiets quant au devenir de leurs biens, conscients du besoin de la LN et de sa gare mais inquiets des impacts du raccordement. Présence des maires de Béziers, Villeneuve-les-Béziers et Cers. Présence du Président de la Cave coopérative Alma Cersius. Présence de l'association TGV Développement.
Durée	4h20
Objectifs	La LNMP, pourquoi ? (présentation du projet et de son opportunité) + échanges La LNMP, comment ? (présentation du tracé proposé) + échanges
Questions et remarques du public	<p>PROJET</p> <ul style="list-style-type: none"> Les élus en tribune : soutien au projet de LNMP. Maire de Béziers : bienveillant à l'égard du projet de LNMP. Demande la continuité des arrêts TGV à Béziers (1,3 M de voyageurs) et d'aller au-delà des travaux prévus sur la gare centre dans un triangle gare-polygone-pont neuf (rendre la gare accessible aux handicapés et améliorer le stationnement autour de la gare). Maire de Corneilhan : <ul style="list-style-type: none"> Demande un examen plus précis du raccordement fret avec SNCF Réseau et mettre un point final à la virgule pour trouver une autre solution. Demande une étude du raccordement à la ligne existante à Nissan. Demande une confirmation par le ministre du choix du site A75 pour la gare nouvelle Demande une réduction maximale de l'impact social et environnemental du projet sur les communes de Cers et Villeneuve. Demande de requalifier la gare centre dans les meilleurs délais et d'améliorer sa desserte. Maire de Cers : souhaite centrer la réunion publique sur le tracé essentiellement et parler du projet au conditionnel pas au futur. Demande d'étudier une autre jonction à la ligne classique. Maire de Villeneuve-lez-Béziers : demande d'indemniser sa commune des pertes de taxes liées aux maisons détruites. <p>TRACE / IMPACTS</p> <ul style="list-style-type: none"> 7 habitants : demandes portant sur : l'emplacement et la distance du tracé au bâti, le nombre de maisons et d'entreprises impactées, la réduction des emprises du tracé, un juste dimensionnement des ouvrages pour assurer la transparence hydraulique Propriétaire du domaine de Chazotte, Michel Suère, gérant agence immobilière et un habitant : demandes d'alternatives au raccordement proposé. Béziers Méditerranée (Michel Suère) et un habitant : demandes de prise en considération (y compris par le ministre) des impacts humains du projet à Villeneuve-les-Béziers. <p>TRACE / FONCIER</p> <ul style="list-style-type: none"> 2 entrepreneurs et un habitant : demandes portant sur la possibilité de construire ou pas actuellement 7 habitants : demandes portant sur les modalités d'expropriation et d'indemnisation, les délais de réalisation et l'attribution des permis de construire <p>PHASAGE</p> <ul style="list-style-type: none"> CFDT : demande de phasage jusqu'à Nissan. <p>GARE</p> <ul style="list-style-type: none"> Maire de Béziers : accord sur la proposition de l'agglo de retenir le site A75 Pas d'opposition au site A75 perçu comme générant moitié moins d'impact que le site canal du Midi. Un habitant : demande de placer la gare nouvelle à Nissan pour bénéficier de la grande vitesse et limiter les arrêts

5. SYNTHÈSE DES 10 RÉUNIONS PUBLIQUES

SYNTHÈSE DE LA RÉUNION PUBLIQUE DE CAVES

Réunion publique de Caves	
Date et lieu	Mercredi 15 avril 2015 – Salle Municipale – Caves
Communes concernées	Roquefort des Corbières, La Palme, Caves, Treilles, Fitou
Tribune	Hervé Baro (1er VP CD11), Marie Meunier-Polge (VP Région LR), Edouard Parant (SNCF Réseau), Henri Martin (VP Le Grand Narbonne)
Participation	160 présents pour 90 places assises – 29 questions / remarques du public <ul style="list-style-type: none"> Nombreux riverains et agriculteurs de Caves, Treilles et Roquefort Présence des maires de Treilles et Roquefort-des-Corbières. Présence de 3 associations : No Pasaran, CRI-LNMP, Union des Coopératives Languedociennes.
Durée	3h
Objectifs	- La LNMP, pourquoi ? (présentation du projet et de son opportunité) + échanges - La LNMP, comment ? (présentation du tracé proposé) + échanges
Questions et remarques du public	<p>PROJET</p> <ul style="list-style-type: none"> Les élus en tribune : soutien au projet de LNMP. Un habitant : demande de révision complète du projet : limiter la vitesse à 220km/h afin de proposer un tracé moins impactant. CRI-LNMP : salue la plus grande prise en compte de la ligne existante par SNCF Réseau. Un habitant : interrogation quant à la non participation du CG34 au financement des études. Un entrepreneur de Carcassonne : soutien au projet et demande de réalisation rapide du projet. <p>TRACE / IMPACTS</p> <ul style="list-style-type: none"> CD11 : accord avec le tracé proposé qui épouse le PIG. Maire de Roquefort et un vigneron : oppositions au tracé proposé au niveau de Roquefort et proposition d'une variante qui passe plus à l'Est. CRI-LNMP : demande de maintien du tunnel entre Salses et Roquefort. Maire de Treilles, CRI-LNMP, Union des Coopératives Languedociennes, 4 habitants : questions liées aux impacts sur le foncier, aux nuisances (sonores et visuelles) et aux mesures compensatoires prévues. <p>GARES</p> <ul style="list-style-type: none"> 2 habitants : question sur le maintien de la gare Leucate la Franqui et question sur les gares nouvelles prévues sur la LNMP. <p>MIXITE</p> <ul style="list-style-type: none"> No Pasaran, CRI-LNMP, 2 habitants : 6 interventions liées au fret et notamment 4 demandes de mixité sur l'ensemble de la LNMP. Un habitant : crainte que le projet (pour sa partie fret) ne bénéficie majoritairement qu'au port de Barcelone. <p>CONCERTATION</p> <ul style="list-style-type: none"> Maire de Roquefort : demande à SNCF Réseau des échanges plus soutenus et réguliers (avec une meilleure prise en compte des propositions) avec les communes concernées par le tracé. PNR la Narbonnaise : salue le travail partenarial réalisé avec SNCF Réseau.

5. SYNTHÈSE DES 10 RÉUNIONS PUBLIQUES

SYNTHÈSE DE LA RÉUNION PUBLIQUE DE MONTPELLIER

Réunion publique de Montpellier	
Date et lieu	Mardi 14 avril 2015 – Salle Fernand Pelloutier - Montpellier
Communes concernées	Montpellier, Lattes, St Jean de Védas, Villeneuve les Maguelone, Fabrègues, Gigean
Tribune	Marie Meunier-Polge (VP Région déléguée aux transports), Philippe Saurel (Maire et Pdt Montpellier Métropole), Edouard Parant (SNCF Réseau)
Participation	110 présents pour 140 places assises – 14 questions / remarques du public <ul style="list-style-type: none"> Présences des maires de St Jean de Védas et Gigean. Présence de l'association FNAUT LR. Présence du syndicat CFDT.
Durée	2h
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> La LNMP, pourquoi ? (présentation du projet et de son opportunité) + échanges La LNMP, comment ? (présentation du tracé proposé) + échanges
Questions et remarques du public	<p>PROJET</p> <ul style="list-style-type: none"> Montpellier Métropole : soutien au projet conditionné à la satisfaction de 3 demandes : réalisation des deux gares du CNM, enquête publique LNMP en 2016 suivie du lancement rapide des travaux de la Ligne Nouvelle Un habitant : demande d'une réalisation rapide du projet. <p>TRACE / IMPACTS</p> <ul style="list-style-type: none"> Maires de St Jean de Védas et de Gigean : favorable au tracé proposé. Représentants associatif et agricole : satisfaction quant au tracé proposé. Habitants de St Jean de Védas : alerte sur le bruit ferroviaire sur le quartier de Cayenne à Saint Jean Le Sec et la protection de l'abbaye de Saint Félix de Monceau. <p>GARES</p> <ul style="list-style-type: none"> CFDT : demande de ne pas réaliser les gares de Béziers et Narbonne, de donner la priorité au fret et de déplacer la gare nouvelle de Montpellier à la Jasse de Maurin. Un habitant : critique des coûts directs et induits par la gare de la Mogère. Maire de St Jean de Vedas : refus de toute gare nouvelle sur la commune de Saint Jean de Védas. <p>PHASAGE</p> <ul style="list-style-type: none"> Montpellier Métropole : demande d'accélération des procédures sur les gares nouvelles du CNM et sur la LNMP. <p>MIXITE</p> <ul style="list-style-type: none"> FNAUT LR : demande d'une ligne mixte également entre Béziers et Perpignan.

5. SYNTHÈSE DES 10 RÉUNIONS PUBLIQUES

SYNTHÈSE DE LA RÉUNION PUBLIQUE DE NARBONNE

Réunion publique de Narbonne	
Date et lieu	Jeudi 23 avril 2015 – Théâtre de Narbonne – Narbonne.
Communes concernées	Cuxac d'Aude, Moussan, Marcorignan, Névian, Narbonne, Montredon des Corbières.
Tribune	Régis Banquet (Carcassonne Agglomération), André Viola (Président CD11), Didier Codorniu (VP Région LR), Edouard Parant (SNCF Réseau), Henri Martin (VP Le Grand Narbonne).
Participation	450 présents pour 400 places assises – 34 questions / remarques du public <ul style="list-style-type: none"> Présence de manifestants (environ 100) contestant la fermeture du pont de Carcassonne. Présence des maires de : Narbonne, Moussan, Coursan, Cuxac et Montredon. Présence de membres d'EELV Présence du Président de la Chambre d'Agriculture de l'Aude et du Président de la Cave Coopérative de Cuxac. Présence d'associations : FNAUT LR et France Nature Environnement.
Durée	3h20
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> La LNMP, pourquoi ? (présentation du projet et de son opportunité) + échanges La LNMP, comment ? (présentation du tracé proposé et des sites de gares à Narbonne) + échanges
Questions et remarques du public	<p>PROJET</p> <ul style="list-style-type: none"> Les élus en tribune : soutien au projet de LNMP. Maire de Narbonne, maire de Cuxac, Pdt Chambre d'Agriculture de l'Aude et un habitant : soutien au projet de LNMP. Maire de Cuxac : demande de mesures compensatoires pour les viticulteurs impactés et vis-à-vis des impacts environnementaux et agricoles au niveau du raccordement dans la zone de Cuxac. Maire de Coursan : question concernant le financement des acquisitions foncières. Maire de Coursan : demande de garanties sonores et visuelles au niveau des domaines de la Coutelle et de la Ricardelle : demande de rencontre en mairie avec SNCF Réseau. France Nature Environnement : remarque concernant la gare de la Mogère et la perte de temps en cas de trajet Narbonne – Montpellier FNAUT LR : question liée aux prévisions de trafic. Un habitant : demande d'explication concernant la liaison envisagée vers Toulouse. <p>TRACE / IMPACTS</p> <ul style="list-style-type: none"> Maire de Cuxac, Président de la Cave coopérative de Cuxac, habitant de Cuxac : demandes de viaduc sur toute la basse plaine de l'Aude. Maire de Coursan et 2 habitants : remises en question des études hydrauliques avec souhait d'échanges plus étroits avec les habitants. Maire de Moussan : alerte sur les impacts environnementaux causés par le raccordement vers Toulouse : souhaite rencontrer SNCF Réseau sur ce point. EELV : demande de ne pas abandonner le tunnel sous les Corbières. <p>GARE</p> <ul style="list-style-type: none"> Président de la Chambre d'Agriculture de l'Aude, Maire de Moussan, un habitant de Montredon : positions favorables au site Pont des Charrettes. Un habitant : position défavorable au principe de gare prévu sur le site de Pont des Charrettes : peu pratique en cas de changement de train. Maire de Cuxac : demande concernant la différence de coût entre les deux gares (Maire de Cuxac) EELV : demande d'envisager la gare centre en troisième option à Narbonne. Un habitant : demande de précisions concernant les parkings et aménagements routiers

5. SYNTHÈSE DES 10 RÉUNIONS PUBLIQUES

SYNTHÈSE DE LA RÉUNION PUBLIQUE DE NISSAN

	prévus autour des sites de gare.
MIXITE	<ul style="list-style-type: none"> • EELV et FNAUT LR : demande de mixité sur toute la LNMP. • France Nature Environnement : demande de mixité à partir de Perpignan. • EELV : remarque concernant l'incohérence entre la position du lobby FERMED (pour le développement du Fret) dont le Port de Sète est membre et la Région LR qui ne semble pas se battre pour une mixité totale de la LNMP.
PHASAGE	<ul style="list-style-type: none"> • FNAUT LR : demande de phasage à Béziers : pour assurer dans un premier temps le tronçon 100% mixte sur la partie la plus sensible et réduire le coût du projet.
LIGNE ACTUELLE	<ul style="list-style-type: none"> • EELV : demande de faire circuler les trains de matières dangereuses qui traversent Narbonne et les étangs sur la LNMP. • Président de la Chambre d'Agriculture de l'Aude : remarque concernant les trains privés qui roulent au diesel et qui polluent sur l'axe Sète – Bordeaux.
CONCERTATION	<ul style="list-style-type: none"> • 2 habitants : remarques concernant la salle sous dimensionnée et le peu de temps laissé aux habitants pour s'exprimer pendant la réunion publique.
AUTRES REMARQUES	<ul style="list-style-type: none"> • France Nature Environnement : position favorable à la ligne Narbonne – Toulouse au regard de la future grande région.

Réunion publique de Nissan-lez-Ensérune	
Date et lieu	Lundi 21 avril 2015 – Salle Michel Galabru – Nissan-lez-Ensérune.
Communes concernées	Vendres, Lespignan, Nissan-lez-Ensérune, Coursan.
Tribune	Florence Brutus (VP Région LR), Edouard Parant (SNCF Réseau).
Participation	<p>130 présents pour 130 places assises – 28 questions / remarques du public</p> <ul style="list-style-type: none"> • Présence d'habitants des communes concernées. • Présence des maires des communes de Nissan-lez-Ensérune, Cuxac d'Aude, Lespignan et Villeneuve-les-Béziers. • Présence des associations FRENE 66 et TGV Sud Territoire Environnement.
Durée	2h40
Objectifs	La LNMP, pourquoi ? (présentation du projet et de son opportunité) + échanges La LNMP, comment ? (présentation du tracé proposé) + échanges
Questions et remarques du public	<p>PROJET</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'élue en tribune : soutien au projet de LNMP. • Maire de Nissan-lez-Ensérune : soutien au projet de LNMP. • FRENE 66 : questions concernant la répartition des financements des collectivités pour le projet et concernant le risque de péremption de la DUP. • TGV Sud Territoire Environnement : demande de prise en compte des impacts causés par les aléas sur la disponibilité des installations. • 3 habitants : demandes de précision concernant les gains de temps de parcours inscrits dans la plaquette gare de Narbonne, l'évolution des trafics ces 10 dernières années en LR et remarque concernant la lenteur de la réalisation du projet. <p>TRACE / IMPACTS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maire de Cuxac et un habitant : demandes concernant la transparence hydraulique au niveau du domaine de la Ricardelle (risque d'inondations, demande d'un viaduc sur ce secteur). • Maire de Lespignan : remarque concernant l'intérêt de présenter la visualisation 3D du tracé aux chambres d'agriculture. • 4 habitants : demandes de précisions sur le tracé proposé, les rétablissements des chemins ruraux, de calcul de distance entre habitations et ligne nouvelle. <p>TRACE / FONCIER</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maire de Nissan : demande d'information pour la délivrance d'un permis de construire pour une entreprise qui souhaite s'installer près du tracé. • Bruno Chabert CD34 (technicien) : demande d'anticipation pour la constitution des commissions locales et des réserves foncières en vue du remembrement autour des ouvrages pour les activités agricoles. • FRENE66 : demande concernant le coût d'acquisition total du foncier entre Montpellier et Perpignan. • 5 habitants : demandes concernant le calendrier prévisionnel de début des acquisitions foncières, les critères de rachat du foncier, les emprises foncières au sol selon les ouvrages prévus par SNCF Réseau, les sursis à statuer et les règles d'implantation aux abords de la ligne nouvelle <p>GARE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maire de Nissan : remise en question de la faisabilité de deux gares nouvelles à Narbonne et Béziers faute de financements des agglomérations concernées. • Un habitant : remise en question des prévisions de trafic dans les gares nouvelles. <p>MIXITE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un habitant : demande de mixité sur l'ensemble de la ligne nouvelle. <p>LIGNE ACTUELLE</p> <ul style="list-style-type: none"> • FRENE 66 : demande de prise en compte du risque de submersion marine de la ligne actuelle <p>CONCERTATION</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une élue d'opposition à Béziers : déplore l'absence des conseillers départementaux de l'Hérault aux réunions publiques. • Un habitant : reproche des réunions publiques de concertation qui s'apparentent plus à des réunions d'information.

5. SYNTHÈSE DES 10 RÉUNIONS PUBLIQUES

SYNTHÈSE DE LA RÉUNION PUBLIQUE DE PERPIGNAN

Réunion publique de Perpignan	
Date et lieu	Lundi 13 avril 2015 – Hôtel d'Agglomération – Perpignan
Communes concernées	Perpignan, St Estève, Baho, Villeneuve-la-Rivière, Le Soler, Toulouges
Tribune	Marie Meunier-Polge (VP Région déléguée aux transports), Jean-Marc Pujol (Maire et Pdt Perpignan Méditerranée), Edouard Parant (SNCF Réseau), Hermeline Malherbe (Pdt CD 66)
Participation	250 présents pour 180 places assises – 17 questions / remarques du public <ul style="list-style-type: none"> Habitants des communes du Soler, Baho, Baixas et Peyrestortes. Nombreux opposants mobilisés, principalement association PMCV mais également Association l'Olivier et Mouvement Catalaniste. Présences des représentants des communes du Soler, Baixas et Peyrestortes.
Durée	2h45
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> La LNMP, pourquoi ? (présentation du projet et de son opportunité) + échanges La LNMP, comment ? (présentation du tracé proposé) + échanges
Questions et remarques du public	<p>PROJET</p> <ul style="list-style-type: none"> Soutien réitéré des grands élus au projet LNMP dans son principe. Jean-Marc Pujol (Perpignan Méditerranée) : remet en question l'intérêt économique de 6km de ligne nouvelle pour 500M€ et la rentabilité d'une ligne mixte où circulerait 20 à 40 trains de fret par jour PMCV : remet en question l'intérêt économique du tracé de Rivesaltes - Le Soler. Maire adjoint de Perpignan et conseiller communautaire, 1^{ère} adjointe du Soler, PMCV, Association l'olivier, Mouvement Catalaniste : opposé à tout contournement qui éviterait Perpignan. Association l'Olivier : conteste un tracé assassin pour St Charles. Demande une délibération des conseils municipaux contre le tracé dans la plaine du Roussillon et une position claire de la Région sur ce tracé. Une habitante : souligne que la ligne actuelle fonctionne bien pour les voyageurs et le fret mais que les trains sont vides. <p>TRACE / IMPACTS</p> <ul style="list-style-type: none"> Absence de soutien au tracé alternatif de l'association PMCV suite à la diffusion des résultats de l'étude comparative réalisée par SNCF Réseau 1^{er} adjointe du Soler : affirme que sa commune est la plus impactée à cause de la mixité et des circulations de nuit. Espère avoir la ligne à la profondeur de 17m et qu'elle sera enterrée. Maire de Baixas : affirme que des vignobles d'excellence et des marques commerciales seront impactés, amputant l'économie de la commune, sa principale vitrine et ses emplois. Perpignan Méditerranée : demande si des cartes de bruit ont été réalisées. S'inquiète de la grande sensibilité de la nappe souterraine à Opouls et de la protection des réseaux karstiques. Maire de Peyrestortes : demande à voir le passage de la ligne au droit de sa commune Un habitant : Demande la hauteur du remblai après le Soler. <p>MIXITE</p> <ul style="list-style-type: none"> Energie TGV : demande une ligne nouvelle mixte pour assurer un report modal efficace. <p>GARE</p> <ul style="list-style-type: none"> Pas de demande de gare nouvelle au nord du département. Maire adjoint de Perpignan et conseiller communautaire : Ne comprend pas le choix des gares nouvelles de Béziers et Narbonne. <p>CONCERTATION</p> <ul style="list-style-type: none"> PMCV : Regrette les délais pris par SNCF Réseau pour prendre en compte la demande d'étude de leur variante.

5. SYNTHÈSE DES 10 RÉUNIONS PUBLIQUES

SYNTHÈSE DE LA RÉUNION PUBLIQUE DE PINET

Réunion publique de Pinet	
Date et lieu	Lundi 20 avril 2015 – Foyer des campagnes – Pinet
Communes concernées	Castelnau de Guers, Florensac, Pinet, Pomerols, Bessan, Montblanc, St Thibéry
Tribune	Guy Amiel (1er VP CA Hérault Méditerranée et maire de St Thibéry), Jean-Claude Gayssot (VP Région LR délégué à l'international et à l'Europe), Edouard Parant (SNCF Réseau).
Participation	130 présents pour 120 places assises – 14 questions / remarques du public <ul style="list-style-type: none"> Principalement des viticulteurs et propriétaires de domaines sur le tracé. Présence de maire et représentants de communes de : Saint-Thibéry, Bessan, Florensac et Montblanc. Présence du syndicat Picpoul.
Durée	2h55
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> La LNMP, pourquoi ? (présentation du projet et de son opportunité) + échanges La LNMP, comment ? (présentation du tracé proposé) + échanges
Questions et remarques du public	<p>PROJET</p> <ul style="list-style-type: none"> Les élus en tribune : soutien au projet de LNMP (sans participation au financement futur pour Hérault Méditerranée). Le public : pas d'opposition au projet, seul le tracé inquiète. Les vigneron : demande d'un travail partenarial sur le foncier avec les représentants de l'appellation. Un habitant de Pomerols : question sur le coût du projet. <p>TRACE / IMPACTS</p> <ul style="list-style-type: none"> Maires et adjoints représentants les communes de Saint-Thibéry, Bessan, Florensac et Montblanc : en faveur du tracé jaune ou du tracé PIG. Un viticulteur de Pinet : demande d'un tracé bien plus au sud impactant la zone Natura 2000. Maire de Bessan, 1er adjoint de Saint Thibéry et 4 habitants : demandes liées aux impacts et protections sur des points localisés. 2 viticulteurs à Pinet, 2 habitants et le syndicat Picpoul : questions liées au foncier viticole et aux mesures d'accompagnement : rétrocession de terres, travail partenarial avec la SAFER, l'EPFR, insertion paysagère, rétablissement des chemins d'accès aux vignes, aides à la construction/promotion de l'appellation. <p>CONCERTATION</p> <ul style="list-style-type: none"> Les vigneron : Un besoin d'information non satisfait vis-à-vis du monde viti/vinicole (tracé, mesures d'accompagnement) absent sur Internet. Utiliser la presse agricole et viticole.

5. SYNTHÈSE DES 10 RÉUNIONS PUBLIQUES

SYNTHÈSE DE LA RÉUNION PUBLIQUE DE PORTEL-DES-CORBIÈRES

Réunion publique de Portel-des-Corbières	
Date et lieu	Jeudi 16 avril 2015 – Espace Tamaroque – Portel-des-Corbières.
Communes concernées	Bages, Peyriac de Mer, Portel-des-Corbières, Sigean.
Tribune	Hervé Baro (1er VP CD11), Marie Meunier-Polge (VP Région LR), Edouard Parant (SNCF Réseau), Henri Martin (VP Le Grand Narbonne).
Participation	130 présents pour 130 places assises – 26 questions / remarques du public <ul style="list-style-type: none"> Nombreux riverains de Peyriac-de-Mer, Sigean et Roquefort. Présence de la Maire de Roquefort ainsi que de la Maire de Peyriac-de-Mer. Présence de l'association FRENE 66.
Durée	2h55
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> La LNMP, pourquoi ? (présentation du projet et de son opportunité) + échanges La LNMP, comment ? (présentation du tracé proposé) + échanges
Questions et remarques du public	<p>PROJET</p> <ul style="list-style-type: none"> Les élus en tribune : soutien au projet de LNMP. CD11 : conditionne sa participation au financement de la LNMP à la réalisation d'une gare nouvelle dans l'Aude. Maire de Roquefort : demande si le projet le moins couteux sera retenu. FRENE 66 : demande d'explication concernant les délais juridiques qui pourraient impacter le financement du projet et alerte sur un risque de non financement européen si la LNMP n'est pas 100% mixte. 2 habitants : réserves sur la rentabilité du projet. <p>TRACE / IMPACTS</p> <ul style="list-style-type: none"> 9 habitants : demandes pendant la présentation 3D du projet pour mesurer des distances LNMP – habitations ou voir l'impact visuel de la ligne. Maire de Roquefort : question concernant les rétablissements routiers. Maire de Peyriac-de-Mer : question concernant les risques incendies. 2 habitants de Sigean : questions concernant les ouvrages prévus pour la traversée de la Berre et les études hydrauliques réalisées. 4 habitants : questions concernant le tracé qui a changé au sein du PIG : impact sur un domaine viticole et des bâtiments, les fouilles archéologiques, les mesures compensatoires prévues pour les nuisances sonores et les modalités d'indemnisation des terres agricoles. <p>LIGNE ACTUELLE :</p> <ul style="list-style-type: none"> FRENE 66 : alerte sur le risque de submersion marine de la ligne actuelle. <p>CONCERTATION</p> <ul style="list-style-type: none"> FRENE 66 : félicite SNCF Réseau pour la qualité de son travail : transparence et information. Maire de Roquefort : renouvelle sa demande à SNCF Réseau d'échanges plus soutenus et réguliers (avec une meilleure prise en compte des propositions) avec les communes concernées par le tracé. Demande également à SNCF Réseau de bénéficier de l'outil de visualisation en 3D du tracé.

5. SYNTHÈSE DES 10 RÉUNIONS PUBLIQUES

SYNTHÈSE DE LA RÉUNION PUBLIQUE DE POUSSAN

Réunion publique de Poussan	
Date et lieu	Lundi 27 avril 2015 – Foyer des campagnes – Poussan.
Communes concernées	Balaruc-le-Vieux, Villeveyrac, Loupian, Bouzigues, Mèze, Montagnac, Poussan.
Tribune	André Lubrano (Région LR), Edouard Parant (SNCF Réseau)
Participation	250 présents pour 190 places assises – 67 questions / remarques du public <ul style="list-style-type: none"> Présence des maires des communes de Poussan et Mèze. Présence d'associations locales : Observatoire du Pays de Thau, Poussan Autrement et Balaruc Fusion. Présence de l'association FRENE 66. Beaucoup de riverains : Poussan, Issanka, Mèze, Loupian.
Durée	4h
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> La LNMP, pourquoi ? (présentation du projet et de son opportunité) + échanges La LNMP, comment ? (présentation du tracé proposé) + échanges
Questions et remarques du public	<p>PROJET</p> <ul style="list-style-type: none"> L' élu en tribune : soutien au projet de LNMP. Maire de Poussan et FRENE 66 : soutien au projet de LNMP. L'Observatoire du Pays de Thau, Balaruc Fusion et Poussan autrement : opposition / critiques du projet de LNMP. Observatoire du pays de Thau + Balaruc Fusion : remarques concernant les trafics actuels et la vitesse des TGV sur la LNMP. Un habitant : question concernant les clauses d'insertion prévues pour les entreprises locales pendant les travaux. <p><i>Opportunité :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Maire de Poussan : annonce l'unanimité des élus du bassin de Thau pour le projet et le tracé proposé sur le secteur du bassin de Thau. Observatoire Pays de Thau : remise en question du consensus des élus du Bassin de Thau. 4 habitants : demande si la solution de doublement de la ligne existante jusqu'à Béziers a été étudiée, remise en question d'une politique générale du « plus vite, plus loin », dénonce le coût du projet par rapport au gain de temps et demande de vote en RP concernant l'opportunité du projet. <p><i>Financement :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Observatoire du Pays de Thau et un habitant : remarques concernant les lignes LGV critiquées par la cour des comptes. Poussan Autrement : souligne les difficultés d'autofinancement des LGV. FRENE 66 : demande de financement rapide pour les acquisitions foncières pour sauver le projet. <p>TRACE / IMPACTS</p> <ul style="list-style-type: none"> 10 habitants : questions concernant la distance LNMP / habitations. <p><i>Nuisances (visuelles, sonores, vibrations) :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Observatoire du Pays de Thau, Balaruc Fusion et une habitante : demandes concernant les nuisances sonores. Une habitante d'Issanka : demande concernant les impacts liés aux vibrations. Observatoire du Pays de Thau : demande concernant l'intégration visuelle du viaduc et l'insertion visuelle des murs anti bruit sur le viaduc. <p><i>Risques environnementaux :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> L'adjoint à l'urbanisme de Poussan, l'Observatoire du Pays de Thau et 3 habitants : alertes sur les risques de catastrophe naturelle en cas d'accident notamment à Issanka. Observatoire du Pays de Thau : demande d'information concernant le désherbage de la ligne et le risque de pollution de la source d'Issanka.

5. SYNTHÈSE DES 10 RÉUNIONS PUBLIQUES

SYNTHÈSE DE LA RÉUNION PUBLIQUE DE SALSES-LE-CHÂTEAU

- **Une habitante** : protection de la Pie-grièche à poitrine rose.
- **Une habitante** : protection du lac de Merly.

TRACE / FONCIER

- **Maire de Mèze** : demande d'assouplissement des critères de distance pour les acquisitions foncières et de précisions concernant les délais pour les acquisitions foncières.
- **Un habitant** : demande concernant le prix d'achat des terrains.
- **Une habitante d'Issanka** : demande concernant les acquisitions foncières déjà réalisées.
- **Un habitant** : demande concernant les acquisitions foncières procédées sans DUP.
- **Un habitant de Poussan** : demande concernant le statut juridique d'un terrain acheté pour le passage d'un viaduc.
- **Un habitant de Mèze** : demande concernant ce qui est proposé aux personnes ayant un bien situé à 100m du tracé.

DESSERTE DU BASSIN DE THAU

- **Observatoire du Pays de Thau, Poussan autrement, Balaruc Fusion** : demandes de gare pour desservir le bassin de Thau.
- **Poussan Autrement** : dénonce une LNMP qui n'apporte que des contraintes au bassin de Thau.
- **Balaruc Fusion** : demande une gare à St Jean de Védas plutôt qu'à la Mogère.
- **Un habitant** : demande quelle desserte est prévue pour Sète et Agde.
- **Observatoire du Pays de Thau** : reproche le manque de desserte pour le bassin de Thau.

GARE

- **Poussan Autrement** : dénonce des gares électoralistes pour Béziers et à un degré moindre Narbonne.
- **Observatoire du Pays de Thau** : demande comment ont été validés les sites de gares à Narbonne et Béziers.

MIXITE

- **Observatoire du Pays de Thau** : demande pourquoi le port de Sète n'est pas relié à la LNMP.
- **Un habitant de Poussan** : demande d'information sur le trafic de fret international.
- **Un habitant de Loupian** : demande à la Région LR une réflexion globale pour la mixité.

LIGNE ACTUELLE

- **Adjoint à l'urbanisme de Poussan** : demande s'il est possible d'utiliser les anciens rails pour créer une liaison Poussan – Sète.
- **Un habitant** : alerte sur le risque de submersion marine de la ligne existante.
- **Un habitant de Loupian** : dénonce des lignes actuelles abandonnées.
- **Un habitant** : demande quel est l'avenir de la ligne Béziers – Clermont Ferrand.

CONCERTATION

- **Poussan Autrement** : demande comment sont associés les élus locaux à la concertation et demande quel est le format de la réunion : concertation ? information ?
- **Una habitante** : demande à quelle réunion sera présenté le tracé au niveau de Gigean.
- **Un habitant de Poussan** : demande si le logiciel 3D sera disponible sur le site internet.
- **Un habitante** : Demande quels documents sont mis à la disposition du public.

Réunion publique de Salses-le-Chateau

Date et lieu	Mardi 28 avril 2015 – Salle des Fêtes – Salses-le-Château
Communes concernées	Opoul, Salses-le-Château, Espira de l'Agly, Rivesaltes, Peyrestortes, Baixas
Tribune	Hermeline Malherbe (Présidente CD66), Jean-Claude Gayssot (VP Europe Région LR), Edouard Parant (SNCF Réseau).
Participation	150 présents pour 150 places assises – 26 questions / remarques du public <ul style="list-style-type: none"> • Forte représentation de l'association PMCV (environ 50 personnes) • Nombreux riverains du tracé proposé : Peyrestortes, Opouls, Rivesaltes et Espira de l'Agly. • Présence des maires de Salses-le-Château et Peyrestortes. • Présence du Président de la Cave coopérative Arnaud de Villeneuve. • Présence de 5 associations : PMCV, Energie TGV, Club Perspectives et Réalités, Association de défense des intérêts des habitants de Toulouges, Coordination Régionale Inter-associative.
Durée	4h15
Objectifs	La LNMP, pourquoi ? (présentation du projet et de son opportunité) + échanges La LNMP, comment ? (présentation du tracé proposé) + échanges
Questions et remarques du public	<p>PROJET</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les élus en tribune : soutien au projet de LNMP. • Club Perspectives et Réalités : demande d'information sur le subventionnement européen. • PMCV : demande de réorientation des subventions du CD66, du projet vers les foyers modestes et demande de prise en compte approfondie des riverains plutôt que d'accélération du projet. • Journaliste Petit Catalan : demande sur d'éventuels projets connexes d'installation de champs d'éoliennes ou photovoltaïques à proximité du projet. <p>TRACE / IMPACTS</p> <ul style="list-style-type: none"> • 8 habitants de Peyrestortes, Opouls, Rivesaltes et Espira de l'Agly : demandes de précision sur le positionnement du tracé vis-à-vis d'habitations. • 2 habitants de Peyrestortes et Rivesaltes : demandes concernant les protections phoniques. • Un habitant de Rivesaltes et Association de défense des intérêts des habitants de Toulouges : demandes liées aux indemnités. • Un habitant d'Espira de l'Agly et journaliste Petit Catalan : demandes sur les mesures prise en matière hydraulique. • Président de la Cave coopérative Arnaud de Villeneuve : demande de rétablissement des accès aux parcelles agricoles. • Association de défense des intérêts des habitants de Toulouges : demande de précision sur le profil en long de la ligne à la croisée de la ligne actuelle. • Maire de Peyrestortes : demande de précision quant au rejet du tracé alternatif. • Association de défense des intérêts des habitants de Toulouges : demande de déviation du fret au Sud de Perpignan. <p>MIXITE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Coordination Régionale Interassociative : demande de ligne mixte en continu pour répondre au risque de submersion de la ligne existante. • Maire de Peyrestortes : demande concernant les réelles perspectives du ferroutage. • Habitant d'Espira de l'Agly : demande concernant l'avenir de la plate forme logistique de Saint Charles. <p>LIGNE ACTUELLE</p> <ul style="list-style-type: none"> • PMCV : demande de modernisation de la voie actuelle le long de l'A9 et/ou de création d'une voie dédiée au fret international sur un aqueduc le long de l'A9.

6. REVUE DE PRESSE DETAILLÉE

L'INDÉPENDANT : 11 ARTICLES

- 10/04/15 : Édition Pyrénées-Orientales- Rubrique On en parle - Ferroviaire « Concertation sur la LGV Montpellier-Perpignan »
- 11/04/15 : Édition Pyrénées-Orientales - Encart presse annonçant les réunions publiques de Perpignan et Salses-le-Château
- 11/04/15 : Édition Pyrénées-Orientales « TGV : l'association Protection et maintien du cadre de vie appelle à se mobiliser » (également sur L'Indépendant.fr)
- 15/04/15 : « Le projet de ligne nouvelle sur la plaine du Roussillon dévoilé » (également sur L'Indépendant.fr)
- 15/04/15 : « L'agglomération de Perpignan tourne le dos à la LGV » (également sur L'Indépendant.fr)
- 17/04/15 : Édition Pyrénées-Orientales - Rubrique On en parle – TGV « Aliot et le cul-de-sac »
- 22/04/15 : Édition Pays d'Aude « La gare LGV du Narbonnais sera implantée à Montredon, mais où ? » sous article « Les deux sites proposés à Montredon » (également sur L'Indépendant.fr, Édition Narbonne)
- 24/04/15 : Édition Narbonne « la gare est sur de bons rails » (également sur L'Indépendant.fr)
- 25/04/15 : Édition Carcassonne et Euro région « LGV Montpellier-Perpignan : l'État donne des garanties » (également sur L'Indépendant.fr)
- 26/04/15 : Édition Littoral - Encart presse annonçant la réunion publique de Salses-le-Château
- 30/04/15 : Édition Salses-le-Château « La ligne grande vitesse en question » (également sur L'Indépendant.fr, Édition Perpignan)

L'INDÉPENDANT.FR : 18 ARTICLES

- 12/04/15 : « Le calendrier prend de la vitesse »
- 12/04/15 : Édition Perpignan « LGV : des réunions de consultation en avril »
- 14/04/2015 : « Ligne nouvelle : les TGV s'arrêteront toujours à Perpignan »
- 15/04/15 : Édition Perpignan « Les bénéfices d'une ligne nouvelle selon la SNCF »
- 15/04/15 : Édition Perpignan « Projet de nouvelle ligne »
- 16/04/15 : Édition Narbonne-Lézignan-Port La Nelle « En Corbières littorales, le tracé de la LGV se veut respectueux »
- 16/04/15 : Édition Narbonne-Lézignan-Port La Nelle « À Narbonne, il faudra choisir entre deux site pour l'implantation de la gare nouvelle »
- 16/04/15 : Édition Narbonne-Lézignan-Port La Nelle « Concertation à Caves »
- 17/04/15 : Édition Narbonne-Lézignan-Port La Nelle « Quelques chiffres sur le tracé LGV »
- 17/04/15 : Édition Narbonne-Lézignan-Port La Nelle « Réunion publique sur la LGV »
- 18/04/15 : « Réunion publique sur la LGV : Moussant concerné ! »

- 22/04/15 : « Demain au Théâtre » (réunion dans l'Aude à Narbonne)
- 23/04/15 : Édition Narbonne-Lézignan-Port La Nelle « LGV-à 18h réunion au théâtre de Narbonne »
- 25/04/15 : « Nouvelle ligne ferroviaire- Réunion publique le 27 avril à Poussan »
- 28/04/15 : Édition Narbonne-Lézignan-Port La Nelle « Ligne grande vitesse : des réponses aux questions »
- 03/05/14 : Édition Narbonne-Lézignan-Port La Nelle « LGV : Un 'Monsieur financement' nommé »
- 03/05/14 : Édition Narbonne-Lézignan-Port La Nelle « Au sujet de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan »
- 05/05/15 : Édition Narbonne-Lézignan-Port La Nelle « Grands travaux ; du TGV à l'autoroute »

MIDI LIBRE : 12 ARTICLES

- 11/04/15 : Édition Montpellier - Encart presse annonçant les réunions publiques de Montpellier et Poussan
- 22/04/15 : Édition Narbonne « Quelle gare TGV pour Narbonne ? » (couverture)
- 24/04/15 : Éditions Région « LGV : «bonnes» nouvelles de la capitale » (également sur MidiLibre.fr)
- 24/04/15 : Édition Narbonne « Narbonne : 'otages' du pont face à la SNCF » (couverture) – article « Le pont de Carcassonne s'invite au débat de la LGV » (également sur MidiLibre.fr)
- 25/04/15 : Édition Béziers - Encart presse annonçant la réunion publique de Béziers
- 25/04/15 : Édition Narbonne « Débat animé sur le projet de ligne à grande vitesse » (également sur MidiLibre.fr)
- 26/04/15 : Édition Béziers « Pinet-La concertation sur la ligne Montpellier-Perpignan continue » (également sur MidiLibre.fr)
- 26/04/15 : Édition Narbonne « Débat autour de la gare TGV » (également sur MidiLibre.fr)
- 28/04/15 : Édition Narbonne-Rubrique Portel-des-Corbières « Ligne grande vitesse : des réponses aux questions »
- 29/04/15 : Édition Béziers « la future gare TGV au centre des débats » (également sur MidiLibre.fr)
- 29/04/15 : Édition Sète « Tracé de la LGV : des riverains très inquiets » (également sur MidiLibre.fr)
- 29/04/15 : Édition Béziers « LGV : les Biterrois conviés à une réunion publique, ce mercredi » (également sur MidiLibre.fr)

MIDI LIBRE.FR : 16 ARTICLES

- 10/04/15 : « Nouvelle ligne TGV : où seront les gares ? »
- 13/04/15 : Villeneuve-lès-Maguelone – Réunion publique sur la LGV demain
- 14/04/15 : Édition Narbonne « Début de concertation autour de la futur LGV »
- 15/04/15 : « Les bénéfices d'une ligne nouvelle selon la SNCF »
- 15/04/15 : « L'agglomération de Perpignan tourne le dos à la LGV »

- 16/04/15 : Édition Narbonne « LGV : première consultation audoise et premières inquiétudes exprimées »
- 17/04/15 : « Pinet – Réunion sur le futur tracé de la ligne SNCF nouvelle »
- 17/04/15 : Édition Narbonne « Réunion publique sur la LGV »
- 20/04/15 : Édition Béziers « La puce à l'oreille »
- 20/04/15 : « TGV : train de réactions politiques à Perpignan »
- 21/04/15 : « Rail ranimer la LGV binationale »
- 22/04/15 : « La voie ferré attend les travaux...mais quand ? »
- 27/04/15 : « À suivre cette semaine : Aujourd'hui » (Annonce réunion publique à Poussan)
- 02/05/15 : Édition Béziers « Nouvelle ligne TGV : le maire de Mèze soutient les riverains »
- 04/05/15 : Édition Béziers « Un tracé TGV loin de faire l'unanimité des riverains »
- 04/05/15 : « Le tracé du TGV inquiète »

L'ACCENT DU SUD : 1 ARTICLE

- Mars 2015 : « Grandes lignes ferroviaires : un enjeu régional et européen »

HÉRAULT DU JOUR : 3 ARTICLES

- 16/04/15 : « Montpellier-Perpignan : le poids du fret en débat »
- 16/04/15 : « Ils sont d'accord sur toute la ligne »
- 16/04/15 : « Repères 150 »

LA LETTRE M : 5 ARTICLES

- 07/04/15 : Coté Montpellier « LNMP : 10 réunions publiques »
- 15/04/14 : Édition Midi-Pyrénées « LGV Bordeaux-Toulouse : Hollande devrait signer la DUP (Fnaut) »
- 15/04/15 : Édition Languedoc-Roussillon « SNCF Réseau propose son tracé pour la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan »
- 21/04/15 : Rubrique Hérault « La ligne nouvelle Montpellier-Perpignan »
- 28/04/15 : Édition Aude « Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan ; un 'Monsieur financement' nommé par l'État »

LA DÉPÊCHE DU MIDI : 4 ARTICLES

- 07/04/15 : « Ligne Montpellier-Perpignan : la concertation démarre » (également sur laDépêche.fr)
- 22/04/15 : Édition Aude « En bref »

- 28/04/15 : Édition Aude « Réunion de concertation pour présenter la future LGV »
- 29/04/15 : Édition Aude « Gare LGV : l'option privilégiée est le pont des Charettes » (également sur laDépêche.fr)

LA SEMAINE : 2 ARTICLES

- 16/04/15 : « Avenir »
- 16/04/15 : « Concertation houleuse »

FRANCE3-REGIONS.FRANCETVINFO.FR : 1 ARTICLE

- 14/04/15 : Rubrique Languedoc-Roussillon « LGC Montpellier-Perpignan : lancement des réunions de concertation »

TOUT MONTPELLIER.FR : 1 ARTICLE

- 14/04/15 : « Réunion publique pour la nouvelle ligne Perpignan-Montpellier »

LE PETIT JOURNAL : 1 ARTICLE

- 01/05/15 : Édition Hérault « La ligne nouvelle Montpellier-Perpignan suscite bien des inquiétudes »

LA CLAU.FR : 1 ARTICLE

- 24/04/15 : « Bruxelles au secours du TGV Perpignan-Montpellier »

LA RÉGION.FR : 1 ARTICLE

- 01/04/15 : « Réunions publiques Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan »

MÉDIATERRANÉE.FR : 1 ARTICLE

- 25/04/15 : « Damien Alary se réjouit du soutien renforcé de l'État sur la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan ! »

RADIOS :

- Grand Sud FM 18h du 27/04/15
- France Bleu Hérault 7h du 30/04/15
- France Bleu Hérault 8h du 30/04/15

6.3.2. Compte-rendu du garant

Projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP)

Suite de la deuxième étape des études préalables à l'enquête publique conduites par SNCF-Réseau

Compte-rendu du garant de la concertation

Introduction

Désigné par le maître d'ouvrage, en accord avec la Commission Nationale du Débat Public, et pour chaque grand projet d'équipement, un garant veille au bon déroulement de la concertation qui accompagne les études et à la qualité de l'information du public. Il doit aussi suivre attentivement les médias locaux pour juger de la manière dont la concertation est attendue, puis présentée et reçue par le public grâce au relais de la presse. Il dresse un compte-rendu de sa mission, accompagné de ses remarques sur les modalités, le déroulement et les résultats de la concertation.

S'agissant de la LNMP, le garant a déjà établi deux comptes-rendus, correspondant aux deux premières étapes des études, en juin 2011 et en mai 2013. Ils sont en ligne sur le site de la ligne nouvelle "www.lalignenouvelle.com".

L'origine du projet de LNMP, son historique avant 2013, l'attente très forte de la ligne et les instruments de la concertation, en particulier les ateliers, commissions consultatives et réunions publiques, ont été décrits dans ces précédents comptes-rendus du garant. On n'y reviendra donc pas ici.

La première étape, après le débat public de 2009, qui avait envisagé un couloir de 5km pour le passage de la ligne, avait défini une zone de passage préférentielle d'un km. (cf. compte-rendu n°1). La première phase de la deuxième étape avait fixé les principes concernant la mixité de certains tronçons de la ligne, de même que la desserte des agglomérations (cf. compte-rendu n°2).

Le présent compte-rendu porte sur une nouvelle phase de la deuxième étape et sur les études à poursuivre en vue du dossier d'enquête publique. Elles ont été définies par le ministre délégué chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche le 15 décembre 2013.

Elles doivent permettre

- . de proposer un tracé de la ligne,
- . de déterminer un emplacement pour les gares nouvelles de Béziers et Narbonne,
- . de juger de la possible création d'une gare nouvelle au nord de Perpignan,
- . de déterminer la pertinence d'une section de ligne "mixte" dans la plaine du Roussillon,
- . d'informer enfin le ministre sur la possibilité d'un phasage pour la réalisation de l'infrastructure dans la continuité du contournement de Nîmes et Montpellier.

Ces études ont-elles depuis deux ans donné lieu aux échanges de concertation indispensables et à une bonne information du public? C'est la question sur laquelle le garant doit donner son avis. Il sera adressé au Préfet de Région Languedoc-Roussillon, au Président de SNCF Réseau et au Président de la Commission Nationale du Débat Public, puis rendu public comme les deux premiers comptes-rendus.

Ce document, faut-il le préciser, est établi de manière tout à fait indépendante du bilan de la concertation que le maître d'ouvrage doit présenter de son côté et des consultations confiées par le ministre au représentant du gouvernement. Le garant est d'ailleurs tenu à cette indépendance par la charte de déontologie de la Commission Nationale du Débat Public.

Sur le fond, quel est donc cet avis du garant ?

Depuis les premiers comptes-rendus, Réseau Ferré de France est devenu SNCF-Réseau. Mais ce changement de nom et d'organigramme n'a modifié ni l'esprit dans lequel le maître d'ouvrage a travaillé ni la forme de la concertation. Pour cette nouvelle étape des études de la LNMP, l'avis du garant est, de manière synthétique, que le maître d'ouvrage a toujours convenablement respecté l'esprit de la concertation et qu'il a persévéré positivement dans les modalités appropriées. Ce faisant il a cerné de son mieux les points durs qui subsistent au moment des décisions finales.

Ces trois points fourniront la trame du compte-rendu qui suit.

Sommaire

Introduction

I . L'esprit de la concertation a bien été respecté

A. SNCF Réseau a bien appliqué la Charte

Quelques exemples

Un dialogue soutenu

La concertation, coût et rendement.

La mission du garant

B. Bien que la concertation demeure un exercice difficile

Elle conserve son ambiguïté originelle

A l'approche des décisions, le débat se crispe

L'incertitude sur le financement subsiste

II . Ses modalités ont été satisfaisantes

A. son organisation a été efficace

Selon un calendrier resserré

Selon une méthode déjà éprouvée

Et avec quelques novations utiles

B. En relation étroite avec la gouvernance du projet

Une phase d'incertitude

Un renouveau volontaire

III . La concertation a bien cerné les points d'accord et de divergence

A . Autour des gares

B . Sur la mixité

C . Sur le tracé

D . Sur les impacts de la ligne

E . Sur le phasage

Conclusion.

L'avenir du projet.

I . L'esprit de la concertation a bien été respecté.

A . SNCF Réseau a bien appliqué la Charte.

S'adressant à tous les partenaires de SNCF Réseau, et approuvée par eux lors du Comité Partenarial d'Information de Juin 2010, la Charte de la concertation pour la LNMP a organisé le dialogue de manière à faire émerger, de façon progressive, une vision précise du projet au milieu des territoires dans lesquels il s'inscrit. Les principes en sont écoute, acceptation de la diversité des points de vue, argumentation et transparence. Le maître d'ouvrage a été non pas le seul mais le premier qui s'est engagé à les respecter. Et il a tenu parole.

1 . Quelques exemples précis.

Reprenons ces trois principes de la concertation

Savoir modifier le projet après avoir écouté la concertation.

Après l'abandon du tracé dans la plaine littorale des Corbières, à l'issue de la phase précédente, la définition du projet de tracé dans le massif de la Gardiole offre un nouvel exemple de réalisme et d'efficacité de la concertation. Celle-ci a exercé son influence sur la réflexion du maître d'ouvrage et l'a conduit à réorienter ses études. Il a su écouter et tenir compte des avis entendus.

On a vu en effet dans le précédent rapport que l'apparition en cours d'études d'un nouveau projet de tracé, au nord de l'autoroute, avait suscité beaucoup de surprise et d'oppositions, fortement manifestées par les élus et le public. Le garant lui-même, tout en comprenant la nécessité d'offrir des variantes aux organes de décision, avait regretté que cette nouveauté intervienne tardivement, à un stade déjà avancé du projet et de l'information du public comme des élus.

Mais, lors de la dernière phase d'études, SNCF Réseau a su proposer, au grand soulagement des élus, de revenir à l'ancien tracé, au sud de l'autoroute, en ayant procédé aux ajustements techniques nécessaires, sans surcoût notable ni perte de vitesse sensible. Ce changement d'orientation a recueilli l'approbation de tous, assortie bien sûr de recommandations de prudence environnementale dans la traversée du massif. C'est un élément très positif dans l'avancée du projet. Sans les critiques entendues au cours de la concertation ce retournement n'aurait sans doute pas eu lieu. Il y a là de quoi donner confiance dans la concertation. Comme le souhaite le Président de la Commission Nationale du Débat Public, "les citoyens doivent être persuadés qu'il existe des alternatives et que la décision finale n'a pas été prise avant qu'ils soient consultés".

Rester ouvert au dialogue et répondre avec constance et après examen attentif aux observations des opposants.

La bonne volonté du maître d'ouvrage dans l'écoute des critiques sur le passage de la ligne dans la Plaine du Roussillon offre un autre exemple de bonne concertation.

Saisi de propositions alternatives successives de la part de l'association PMCV (Protection et Maintien du Cadre de Vie), principalement désireuse à l'origine que le tracé de la ligne évite les communes de Baho et Peyrestortes, le maître d'ouvrage a accepté de les étudier de manière

précise, de donner connaissance de ces travaux aux élus et au public, de les remettre immédiatement à la presse et même d'en faire une présentation sur le site du projet. Même si la conclusion de cette étude peut être contestée par les demandeurs, chacun pourra ainsi se faire une opinion. Le garant, qui n'avait d'ailleurs pas manqué d'appuyer cette option d'examen ouvert auprès de SNCF Réseau, estime qu'il y a donc eu de la part du maître d'ouvrage argumentation et recherche de transparence.

Faire appel aux avis et aux propositions.

Dans le choix de l'emplacement des deux gares nouvelles, à Narbonne et Béziers, SNCF Réseau a sollicité avec insistance la réflexion et les propositions des instances locales, et d'abord des élus, considérant qu'il leur appartenait de définir d'abord le cadre et les perspectives de développement urbain dans lequel les gares allaient pouvoir s'insérer. Le maître d'ouvrage acceptait donc que les considérations de pure technique ferroviaire s'effacent ou plutôt viennent s'insérer dans les préoccupations de ses partenaires.

Savoir synthétiser ses présentations pour réellement être compris de ses interlocuteurs, non seulement du public mais aussi des décideurs.

Un autre exemple positif de l'attitude du maître d'ouvrage dans la concertation réside dans sa très claire volonté d'informer précisément et nettement la gouvernance de tous les points où la vigilance est nécessaire et, lors des Comités Techniques et de Pilotage, de toutes les réactions enregistrées, favorables et défavorables.

Il a en particulier, lors du dernier COTECH de début juin, utilisé pour ce faire un document simplifié où les résultats de la concertation et les informations recueillies en réunions publiques ont été présentés de manière ramassée et parlante, sans les longs développements techniques qui obscurcissent parfois l'essentiel.

Il importe en effet que lors du Comité de pilotage final du 23 juin 2015, où sera validé le tracé de ligne à proposer au ministre, les co-financeurs et décideurs n'ignorent rien d'important sur les oppositions ou approbations relevées dans les dernières consultations publiques à propos du projet. SNCF Réseau s'est vraiment employé à rechercher la clarté.

2 . Un dialogue soutenu

Force est de constater que la durée des études depuis le débat public (2009), ainsi que l'échelonnement des décisions ministérielles de 2011 et 2013 fixant au maître d'ouvrage le cadre de son travail, ont entraîné chez nombre de participants à la concertation l'oubli des acquis successifs dans l'avancement du projet. De ce fait, certains auraient volontiers repris la démarche à zéro, ayant semble-t-il perdu le souvenir des décisions de principe déjà arrêtées, concernant par exemple la mixité, le choix des gares nouvelles, ou la zone de passage préférentielle à l'intérieur de laquelle le tracé doit être dessiné. D'autres, en raison des changements intervenus parmi les responsables à la suite des élections locales, pouvaient ignorer les débats et décisions antérieurs, ou estimer qu'ils n'étaient pas engagés.

Le garant a pu constater que le maître d'ouvrage ne s'est pas dérobé derrière les décisions acquises pour couper court aux explications et discussions. Il a souvent fait preuve de pédagogie, compréhension et sens du dialogue. Le climat de la concertation en a été amélioré d'autant.

De même SNCF Réseau, au-delà des rencontres institutionnelles prévues par la Charte de concertation, a entretenu des contacts bilatéraux avec toutes les communes ou associations qui le souhaitaient.

Il s'est prêté aux rencontres de bonne collaboration qui lui étaient demandées, par exemple à Moussan (environnement), dans les Basses Plaines de l'Aude (hydraulique, bruit, impacts visuels), à Roquefort-les-Corbières (acoustique, paysage) ou Villeneuve-les-Béziers (foncier). A titre d'exemple, la chargée de concertation au sein de l'équipe LNMP de RFF Réseau écrivait ainsi au maire de cette dernière commune, à la veille de deux jours de rencontre avec les habitants: "...L'équipe recevra individuellement vos administrés en rendez-vous d'une demi-heure... N'hésitez pas à leur communiquer l'adresse du site Internet et à leur dire qu'ils peuvent nous communiquer avant leur rendez-vous des informations concernant leur demande, afin que l'équipe projet puisse préparer ces entretiens".

Tous les participants, certes, ne partagent pas cette vision positive de la concertation.

Ceux qui risquent d'être touchés dans leur propriété la mettent parfois en cause. Il arrive que des commentateurs moins directement intéressés prennent le relais, allant jusqu'à parler de réunions de concertation qui mobilisent tous les moyens pour faire simplement de l'information et de pronostiquer que faute de réelle concertation, ces questions risquent de devenir un enjeu des prochaines élections régionales. Cependant le garant a aussi entendu beaucoup de compliments qui lui paraissent contrebalancer ces critiques radicales.

3 . La concertation, coût et rendement.

Durant cette phase les études ont porté, comme précédemment mais de manière encore plus fouillée, sur les tracés envisageables et l'emplacement des gares, les trafics prévisibles avec l'utilisation de modèles complexes, l'environnement (humain, naturel, économique) du projet et ses aspects techniques et financiers

L'objet et le cadre financier des études sont donc restés les mêmes.

Les besoins sont toujours évalués à 42 millions d'euros et les deux premières conventions entre financeurs ont permis de réunir $17,30 + 15,05 = 32,35$ millions d'euros pour les deux premières phases des études.

A la fin du mois de juin 2015, les sommes engagées s'élevaient à $17,30 + 8,95 = 26,25$ millions d'euros.

Sur ce montant, l'enveloppe concertation concerne les dépenses de communication de toute nature, édition, diffusion de documents, gestion du site Internet, modélisation des cartes sur les différentes hypothèses de tracé pour leur présentation en trois dimensions, etc... ainsi que l'organisation des différentes rencontres de concertation. Elle s'élève à environ 1,50 million d'euros, donc environ 5,7 % du coût des études, à mettre en relation avec son importance dans le bon déroulement du processus et son effet sur l'avenir du projet.

4 . La mission du garant

Son rôle est, pour simplifier, d'observer sans juger du fond, de faire éventuellement des recommandations sur la seule forme de la concertation et de rendre compte en fin d'étape. Comme lors des précédentes phases d'étude, le garant a pu travailler avec un bon soutien du maître d'ouvrage. Tous les documents et informations utiles lui ont été transmis rapidement. Quand les priorités du calendrier de concertation ne s'y opposaient pas, le maître d'ouvrage a tenu compte des obligations personnelles du garant, afin de lui permettre d'assister au maximum de rencontres.

Le garant n'a relevé aucune rétention d'information à son égard mais au contraire le souci de l'éclairer le plus sincèrement possible sur la démarche de l'équipe de projet.

Il a formulé, soit dans son dernier compte-rendu de concertation, soit au fur et à mesure des contacts avec le maître d'ouvrage, certaines interrogations ou recommandations qui ont été prises en compte pour le bon déroulement de l'étape. On mentionnera l'intensification des relations avec la presse, les documents simplifiés d'information à distribuer lors des réunions publiques, la présidence de ces dernières, l'examen des propositions de tracé alternatif (voir ci -avant), la place à donner au phasage dans la concertation.

Le rôle de recours du garant pour les partenaires du maître d'ouvrage ou pour le public dans son ensemble est demeuré réduit, comme lors des précédentes étapes . Il a parfois renseigné lui-même certains correspondants, par internet et sur des points de procédure ou de calendrier. Il a transmis des demandes d'information précises sur le fond à SNCF Réseau, qui l'a tenu au courant des réponses. Il a, exceptionnellement, informé le maître d'ouvrage de l'importance à ses yeux de donner suite dans la concertation aux préoccupations d'autres interlocuteurs qui, faute de réponse, auraient pu être tentés de se plaindre d'un dialogue insuffisant. Mais, bien que son adresse mail ait été largement diffusée lors des différentes rencontres et dans les documents d'information de SNCF Réseau, ces démarches de recours ont été relativement peu nombreuses, ce qui tendrait à confirmer que le maître d'ouvrage a bien rempli à son premier niveau son rôle d'information et d'écoute.

Le garant a aussi pu prendre brièvement la parole lors des réunions publiques, pour rappeler son rôle, et pour préciser les rôles respectifs des instances de gouvernance et du maître d'ouvrage, trop souvent considéré à tort comme à la fois technicien et décideur.

Il est également intervenu au COPIL pour faire part de son appréciation sur la concertation, ce qui correspond aussi à l'une des facettes de son rôle, établir un lien entre la concertation et les organes de décision. Il a pu alors déclarer que les engagements de la charte lui paraissaient avoir été tenus et ses principes honorés, que le dialogue avec les partenaires de la concertation avait été soutenu et sincère et que la transparence avait prévalu. (cf. annexe)

B . Bien que la concertation demeure un exercice difficile

1 . Elle conserve son ambiguïté originelle

Les précédents rapports avaient déjà permis déjà de constater, sans grande originalité d'ailleurs, que la concertation connaît ses propres limites dans la mesure où elle ne peut être co-décision. Ceci déçoit évidemment certains des partenaires et surtout des personnes directement touchées dans leurs biens par le projet. On n'y reviendra donc pas ici longuement, les développements ayant été suffisants dans le rapport de 2011 (pages 27 et 28) et le rapport de 2013 (pages 35 à 37).

La présente phase du projet n'a fait que confirmer ce sentiment antérieur. Les mots "concertation" ou "participation" recouvrent des concepts assez flous, aux contenus variables selon ceux qui les utilisent. "Consultation" ou "information" seraient peut-être des vocables plus précis et moins susceptibles de compréhensions différentes. Mais ils seraient aussi trop restrictifs. Ce qui est en cause, c'est en fait la "décision" et le "droit de veto": dans un grand projet, qui doit pouvoir trancher de l'intérêt général et qui a le droit de s'y opposer. L'illustration est fournie par le propos de cet intervenant élu en réunion publique à Béziers, demandant au garant de bien noter qu'il pensait venir à une réunion de concertation et qu'il constatait que cela ressemblait davantage à une réunion d'information. "On vous informe que le trajet est celui-là et il n'y a plus rien à en sortir".

La concertation est bien la recherche de la conciliation entre l'intérêt général et des intérêts particuliers légitimes, auxquels les élus locaux sont non moins légitimement attentifs. Mais de cette recherche on ne peut attendre l'impossible. D'autant que dans le cas particulier, s'agissant d'un projet qui concerne tout le réseau ferroviaire européen, elle se déroule sur le terrain, de manière très locale, au plus près de la parcelle. Alors que les décisions, suggérées seulement par le maître d'ouvrage, seront prises ensuite au niveau régional avec le COPIL, puis national et européen, en ce qui concerne tout au moins la participation financière de l'Union à la réalisation du projet. En incidente, ceci pose bien le problème de l'utilisation du referendum local, recours ultime pour les projets bloqués. Quel sera le périmètre électoral sur un sujet local correspondant à un enjeu national, voire continental?

La concertation a pour but que, dans ce dialogue difficile, les sourds puissent un peu s'entendre et les muets être entendus.

Ses effets positifs peuvent cependant être atténués par des prises de position publiques apportant une contre-information univoque, par exemple lors de réunions où un seul point de vue se fera entendre. Il arrive qu'on y évoque "une concertation publique contestable, en déficit de publicité et loin des réalités de nos populations volontairement tenues à l'écart de ce débat". (La Semaine du Roussillon, le 13 novembre 2014, sous la plume de l'association PMCV). Ces démarches parallèles, et ces dénonciations contredites par les faits, peuvent être justifiées par la crainte d'une atteinte au cadre de vie local ou d'une gêne apportée à l'activité économique. Elles peuvent aussi détourner le débat pour en faire une lecture politique et une arme dans des rivalités électorales ou idéologiques, par exemple dans le conflit supposé entre développement et écologie.

Dans leur cadre légal de liberté d'action, certaines associations, défendant légitimement des intérêts locaux, organisent ainsi leurs propres réunions, où elles développent une information à sens unique, à l'opposé du dialogue de concertation, et qui contribue au raidissement des résistances au projet. D'autres, plus politiques, exploitent la situation en attribuant par exemple à l'Europe l'origine d'un projet contraire aux intérêts de la population. Un commentateur emboîte le pas dans la presse locale en évoquant "une réalisation au service des exigences européennes qui ne correspond aucunement à la notion d'intérêt général qui est brandie pour masquer le saccage qui se prépare" (Le Midi Libre, 30 mai 2015). On ne peut que rappeler cependant à cette occasion que les libertés d'expression et d'association sont des droits absolus et que la concertation institutionnelle organisée par le maître d'ouvrage n'a pas de monopole quant au débat sur le projet.

En fin de compte, entre l'intérêt général et des intérêts particuliers, défendables et compréhensibles, qui revêtent parfois ses habits, l'arbitrage ne viendra pas de la concertation. C'est aux divers élus et au gouvernement responsable devant ceux de la nation que la démocratie représentative confère le pouvoir de décision. Elle consacre aussi la compétence du maître d'ouvrage dans la préparation du dossier.

Mais il serait simpliste de l'opposer sans nuance à la démocratie participative. En effet c'est bien la loi qui fonde simultanément ces deux formes d'expression du citoyen, même si son droit de vote n'intervient que dans la seconde. Il serait paralysant de soumettre chaque projet à referendum. Il faut bien se résoudre à ce qu'un dernier mot soit prononcé et à ce que le respect de la décision finale s'impose à tous. Le véritable intérêt de la concertation est de permettre que ce dernier mot soit dit en toute connaissance de cause, chacun ayant pu faire entendre son point de vue. La concertation éclairera et servira donc l'arbitrage, ce qui est déjà beaucoup.

2. A l'approche des décisions, le débat se crispe.

La situation a changé puisque le tronçon Montpellier-Perpignan va se trouver dans un proche avenir totalement encadré par des lignes à grande vitesse. Les travaux du contournement de Nîmes et Montpellier, dont la réalisation de la gare nouvelle de Montpellier dans un nouveau quartier restant à créer, avancent, avec une perspective de mise en service en 2017. La LGV Barcelone-Perpignan-Paris sans changement est opérationnelle depuis le 15 décembre 2014. Cette évolution et l'image d'un vide de 150km sur la carte de la grande vitesse du continent devraient normalement jouer en faveur de la réalisation rapide du chaînon manquant du réseau européen jusqu'à Séville, comme le pronostiquait déjà le précédent compte-rendu du garant en 2013, non sans un certain optimisme.

Il est naturel que l'approche de décisions définitives concernant le tracé, avec leurs conséquences sur les propriétés bâties ou agricoles, entraîne craintes et protestations, ou en tout cas réactions émotionnelles. Des comités de défense des intérêts locaux se réactivent, par exemple à Moussan (Le Midi Libre, 26 janvier 2015).

Le maître d'ouvrage, s'attendant à devoir faire face à de nombreuses questions sur tout le tracé, s'est donné les moyens d'y répondre, soit par les documents qu'il a édités, soit par sa remarquable présentation en 3D, réaliste jusqu'à montrer le passage des trains sur la future ligne. Il a aussi renforcé la participation de son équipe foncière aux différentes rencontres et en particulier aux réunions publiques, pour répondre aux multiples sollicitations.

3. L'incertitude sur le financement subsiste

Il n'est pas inutile de revenir ici sur la chronologie des événements. Lors de la rédaction du précédent compte-rendu, l'incertitude régnait sur le financement des projets de réseau ferroviaire, après les déclarations du Secrétaire d'Etat au Budget en juin 2012, alors que le gouvernement entreprenait de hiérarchiser les projets d'infrastructure ferroviaire, prévus pour un montant de 245 milliards d'euros sur 25 ans. Il était difficile de prévoir comment cette réflexion allait interférer avec le calendrier du projet LNMP et donc avec la concertation qui l'accompagnait.

La Commission Mobilité 21, tout en ne classant pas la LNMP dans les premières priorités, a prévu d'inscrire une provision pour engager, autant que de besoin et avant l'horizon 2030, les premiers travaux en lien avec le projet. Mais il y a de la concurrence et il faudra au gouvernement des éléments objectifs de choix. C'est pourquoi a été créé l'Observatoire de la Saturation ferroviaire Nîmes Perpignan, (en même temps que l'Observatoire Paris-Lyon et en complément des observatoires déjà existants, dont Paris Hendaye), et un Conseil Scientifique de la Saturation ferroviaire dont la mission paraît être de contribuer à définir les priorités comparées d'investissements en lignes nouvelles à grande vitesse.

La technicité de ces travaux, menés pour chaque projet dans chaque région concernée est grande. Ils utilisent les recherches entreprises par le Conseil Scientifique qui cherche à définir les meilleurs indicateurs de saturation des lignes. L'observatoire pour la LNMP s'est déjà réuni plusieurs fois. A la lumière de la circulation existante et des évolutions attendues, tant sur le trafic voyageur à grande vitesse que sur le trafic régional, le trafic intercity ou le trafic de marchandises, son rôle est de déterminer à quel moment la ligne sera saturée entre Montpellier et Perpignan ou même, compte tenu du manque de régularité des trains ou de l'impossibilité d'augmenter le nombre des TER, si elle l'est déjà.

Mais dans la presse régionale on lit parfois que, pour l'heure et vu le nombre de projets de lignes nouvelles à l'étude en France, l'option d'une mise en sommeil du projet Perpignan-Montpellier est probable. Voilà qui ne facilite pas la concertation..

Répondant aux demandes des co-financeurs et en particulier du nouveau Président de la Région, le Gouvernement, selon une procédure coutumière pour des grands projets de cette nature, a nommé un haut fonctionnaire, membre du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, M. Eric Rebeyrotte, par ailleurs président de l'Observatoire de la Saturation ferroviaire Nîmes-Perpignan, en qualité de "Monsieur Financement", chargé d'organiser et de coordonner le financement du projet, c'est-à-dire d'examiner comment financer la réalisation non plus seulement des études mais des travaux en eux-mêmes. Le public semble commencer à sortir de la confusion entre les deux, sur laquelle il est vrai personne n'avait trop insisté jusqu'alors. Le dossier est donc en train de basculer du technico-environnemental, même si tout n'est pas réglé, au financier.

Pour juger de la manière dont la concertation a été menée, il faut bien voir son contexte général. Certes le projet de LNMP est désiré et considéré comme d'une utilité évidente, au plan local, national et européen. Cependant, la concertation est rendue difficile par trois facteurs:

1. le grand écart à réussir entre une consultation menée au plan local et une décision prise au plan national, avec ses critères propres échappant en grande partie au seul Languedoc-Roussillon.

2. les difficultés habituelles de la confrontation entre intérêts divergents et contradictoires., avec sa part de conflits soit positifs (Quelle ville bénéficiera du possible facteur de développement représenté par une gare nouvelle sur la LGV? Les élus malgré leurs différends, arriveront-ils à faire un front commun à l'image d'autres projets, comme semble-t-il GPSO, susceptible de peser et de convaincre les instances supérieures?), soit négatifs (Comment détourner le tracé de son propre territoire et le reporter chez autrui?).

3. la menace d'une insuffisance de financement pour réaliser le projet rapidement, nonobstant l'espoir d'un retour à meilleure fortune. Dans un premier temps de la concertation la question n'a curieusement pratiquement pas été abordée. Peut-être y pensait-on sans oser le faire, de crainte de décrédibiliser le projet. Elle est apparue progressivement, sous l'angle d'abord de l'exigence d'une contribution européenne. Avant enfin que la véritable interrogation, sous jacente jusque là, se fasse jour, avec réalisme et volontarisme: L'Etat et les collectivités locales pourront-ils disposer des moyens de leurs intentions?

On permettra à un garant bien entendu laïc une référence biblique: "Qui de vous en effet s'il veut bâtir une tour, ne commence par s'asseoir pour calculer la dépense et voir s'il a de quoi aller jusqu'au bout, de peur que, s'il pose les fondations et se trouve ensuite incapable d'achever, tous ceux qui le verront ne se mettent à se moquer de lui, en disant: Voilà un homme qui a commencé de bâtir et a été incapable d'achever" (Luc, 14, 28-30).

On citera aussi le rapport de la Cour des Comptes sur la grande vitesse ferroviaire, rendu public en octobre 2014. "...Lorsqu'un processus est engagé en vue du lancement d'une ligne nouvelle, il se révèle, dans les faits, quasi irréversible...Le critère du financement, en dépit de son caractère essentiel, ne constitue pas un élément déterminant dans la décision de lancer ou non une ligne nouvelle". Mais des interrogations de plus en plus nombreuses sur le sujet ont été entendues dans les réunions de concertation.

II . Ses modalités ont bien été mises en oeuvre

A . Son organisation a été efficace

1 . Selon un calendrier resserré

Voici la chronologie de la concertation sur deux ans, après une décision ministérielle du 15 décembre 2013, à laquelle le maître d'ouvrage a donné une grande publicité, notamment par l'édition d'une brochure synthétique largement diffusée, très claire, rappelant les prochaines étapes de la poursuite du projet.

En fait les principales réunions ont dû se tenir sur à peine plus de six mois, de fin 2014 au printemps 2015, après une interruption prolongée. Car les élections municipales (mars 2014) et sénatoriales (septembre 2014) puis départementales (mars 2015), avec leurs périodes de réserve, ont empêché la tenue de commissions consultatives et de réunions publiques et ont donc retardé le calendrier de la concertation, même si le maître d'ouvrage a tenté d'en réduire les délais. Avant le COPIL de juin 2015, dont la date s'imposait, les créneaux étaient réduits; ils ont été bien utilisés. On a compté:

Cinq commissions consultatives en novembre 2014

Trois ateliers au début de l'année 2015

Dix réunions publiques dans la seconde quinzaine d'avril

Le garant a pu assister à la plupart de ces rencontres.

Les comptes rendus en ont été mis en ligne sur le site internet de la LNMP, aussi rapidement que l'a pu le maître d'ouvrage. Pour cette information complète, comme pour la préparation et l'animation des réunions de toute nature, il a agi avec persévérance et volonté d'explication, utilisant toutes les techniques de communication dont il pouvait disposer. Il convient de lui en donner acte, même si cela paraît à juste titre normal aux yeux du public et des élus.

2 . Selon une méthode déjà éprouvée.

les ateliers

Trois ateliers ont donc été réunis par SNCF Réseau entre janvier et mai 2015 , le garant ayant pu assister aux deux premiers. Lors de ces trois ateliers et comme lors des phases précédentes, la technicité et l'utilité des échanges pour la mise en place du projet ont été évidentes.

Un atelier "Environnement" a traité principalement, en janvier 2015, de la protection des continuités écologiques, zones humides et cours d'eau dans la zone traversée par la ligne. Il a été caractérisé par une participation nombreuse, attentive, active et positive.

Un atelier "Phasage" a permis de préparer, en avril 2015, les éléments d'information à donner au ministre sur le possible échelonnement dans le temps de la réalisation du projet

Un atelier "Agriculture" a eu lieu fin mai 2015, sur la présentation des résultats des études agricoles et viticoles, à partir des enquêtes réalisées auprès des exploitants, lors duquel il a été demandé par la profession que la possibilité d'un réaménagement foncier (autrefois

remembrement) puisse être examinée en liaison avec les Conseils Départementaux. SNCF Réseau avait d'ailleurs anticipé sur cette éventualité et entamé les études, avec les Chambres d'Agriculture.

Les commissions consultatives

Le garant a pu assister aux cinq réunions qui se sont toutes tenues en novembre 2014, moment essentiel de la concertation puisqu' associant les élus au plus près du terrain, sous la présidence d'un membre du corps préfectoral.

Comme à l'ordinaire, le souci de bien informer les élus et la transparence des échanges sont là aussi clairement apparus.

Pour leur organisation, le tracé a été divisé en cinq tronçons:

Plaine du Roussillon

Corbières littorales

Basse Plaine de l'Aude

Bassin de Thau / Vallées de l'Hérault et de l'Orb

Secteur de la Gardiole et de la Mosson

Le maître d'ouvrage a, lors de chaque rencontre, fait le maximum pour bien expliquer comment il avait procédé dans l'analyse des différentes variantes de tracé avant d' arriver à celle qu'il entendait proposer à la validation des co-financeurs. Il a présenté avec soin les critères objectifs utilisés (concernant pour simplifier les effets sur l'environnement, le coût et les performances de chaque hypothèse de tracé), permettant comparaisons et choix entre quatre variantes (variante PIG, variante la plus directe, variante jumelée aux infrastructures existantes et variante au moindres enjeux environnementaux), en utilisant notamment une représentation graphique simple et très pédagogique "en toile d'araignée".

C'est la méthode qui a conduit à ses propositions de tracé et de sites pour les gares nouvelles.

Ce fut l'essentiel de l'ordre du jour commun aux cinq commissions consultatives, auquel est venu bien entendu s'ajouter l'examen des questions spécifiques à chaque tronçon, comme l'emplacement des gares nouvelles ou les problèmes hydrauliques. Les élus ont eu tout loisir pour exprimer leurs questions, avis, suggestions, oppositions ou approbations.

A la suite de ces commissions, tous les maires ont été invités à visiter le chantier du contournement de Nîmes et Montpellier, réalisé par Oc via, pour le compte de RFF Réseau. Mais il faut noter hélas que cette initiative n'a pas rencontré un très grand succès auprès des élus, malgré le vif intérêt de ce déplacement, auquel le garant a participé. L'impact des travaux en grandeur nature (déviation des réseaux existants, terrassements, ouvrages d'art) a clairement été présenté, de même que les procédures d'indemnisations et compensations, et le calendrier, notamment entre la DUP et le début des travaux sur le terrain.

On peut enfin assimiler aux commissions consultatives les rencontres, spécifiques de cette étape des études, tenues sur les gares nouvelles de Béziers et Narbonne., entre le maître d'ouvrage et les élus concernés par les gares nouvelles,avec leurs services. Dans cette étape, SNCF Réseau passait si l'on peut dire la main aux collectivités chargées d'exprimer comment elles imaginaient la meilleure intégration des gares nouvelles dans leur projet urbain. Le garant a assisté à deux d'entre elles lors desquelles, sous l'égide des agglomérations, les participants ont réfléchi au meilleur emplacement possible, à la fois du point de vue

ferroviaire et sous l'angle du développement urbain, en espérant que les deux démarches simultanées, à la différence des parallèles, puissent se recouper pour parvenir à une vision commune... Consacrée aux avantages et inconvénients des deux sites proposés pour chacune des deux gares, cette réflexion collective a bien permis aux collectivités locales d'exprimer leurs souhaits puis au maître d'ouvrage d'en tirer ses propositions au COPIL du 23 juin 2015.

Les réunions publiques

Dix ont été organisées en seize jours, du 13 au 29 avril 2015, dans un laps de temps très court en raison de la brièveté du délai entre les élections départementales et le Comité de Pilotage depuis longtemps fixé au 17 juin 2015. SNCF Réseau n'a rien négligé pour en assurer le succès en encourageant la participation, tous les médias ayant été sollicités pour les annoncer. Par ailleurs une brochure de 4 pages, format demi 21x29,7, intitulée "LNMP, le projet avance, parlons-en maintenant" a été distribuée à 18.000 exemplaires dans les lieux de vie communaux, pour inviter à participer et aussi à donner un avis par écopli.

On n'exposera pas ici le contenu détaillé ni même les thèmes principaux de ces rencontres de Perpignan

Montpellier

Portel-des-Corbières

Pinet

Caves

Nissan-lez-Enserune

Narbonne

Poussan

Salses

Béziers

Leur importante fréquentation montre que le choix de SNCF Réseau quant au lieu de leur tenue, villes ou communes moyennes, s'était bien fondé sur l'existence de questionnements ou d'inquiétudes réelles, mobilisant la population.

Elles furent nettement plus longues que les précédentes, plus de quatre heures pour certaines, avec de nombreuses questions et prises de position, souvent passionnées -ce qu'on peut comprendre étant donné l'imminence des décisions et l'impact de la ligne. Elles ont réuni plus de 2000 personnes. Le garant, qui a participé à la moitié d'entre elles, n'a cependant pas constaté de dérapage grave, même s'il est arrivé au moins une fois que le service de sécurité doive intervenir pour mettre dehors provisoirement un assistant perturbant l'une des réunions, car énervé d'avoir trop attendu avant d'intervenir, mais qui a eu ensuite la possibilité, heureuse conclusion, de revenir dans la salle pour exprimer calmement ses doléances... Cette forte participation et cette ambiance relativement apaisée sont un succès de la concertation.

Le maître d'ouvrage a relevé dans les interventions du public le temps global consacré aux différents thèmes abordés, qui a évidemment varié selon le lieu de la réunion. Pour l'ensemble, sans surprise, près de la moitié de ce temps a été consacré aux impacts qui touchent le plus directement le public, bruit, menaces d'inondation ou de pollution, atteinte au paysage et au cadre de vie, et bien entendu inquiétude pour les exploitations agricoles, principalement viticoles, et pour les propriétés bâties. Le public n'a majoritairement pas remis en cause le projet mais s'est projeté dans l'avenir et a exprimé ses inquiétudes quant à sa réalisation.

Un quart du temps a été consacré aux questions et réponses sur le projet dans son ensemble, surtout parce que le maître d'ouvrage avait prévu deux moments dans chaque rencontre et que le premier était consacré aux aspects généraux de la ligne, objectifs et calendrier en particulier. On sait par ailleurs que, la structure des entreprises publiques ferroviaires françaises ayant été modifiées, SNCF Réseau a succédé à RFF. Le Directeur Régional a aussi profité de chaque réunion publique pour une présentation de "Réseau 2020: un projet d'entreprise et des investissements", soulignant la priorité donnée aux besoins de transport du quotidien et au réseau existant. Le reste du temps a été consacré aux gares, au détail du tracé, au financement et au déroulement de la concertation elle-même, le maître d'ouvrage la présentant et certains des intervenants l'approuvant ou la critiquant.

Cette phase de la concertation a montré que le projet dans son ensemble est globalement attendu et soutenu, malgré des oppositions sur certains points précis du tracé. Les décideurs qui, contrairement aux précédentes réunions, se trouvaient à la tribune pour ne pas laisser le maître d'ouvrage exposé comme seul et unique intervenant, se sont engagés fortement sur la construction de la ligne, sinon sur le détail de ses modalités, dans l'attente de la validation à décider en commun, avant la présentation du dossier au ministre. Il a aussi été signalé qu'un soutien est attendu de la prochaine réunion au sommet des villes pour la Grande Vitesse, qui se tiendra à l'automne à Montpellier, et devrait réunir les représentants de Barcelone, Béziers, Carcassonne, Figières, Gérone, Lérida, Montpellier, Narbonne, Nîmes, Perpignan, Tarragone et Toulouse.

Plusieurs centaines de questionnaires ont été distribuées aux participants lors des réunions publiques pour recueillir leurs opinions. Le public s'est réparti, comme lors des précédentes étapes, entre écoute, questionnement et manifestations d'opposition voire d'hostilité au projet, mais sans perturbation, malgré parfois la vivacité des propos, dont les verbatim ont rendu compte intégralement sur le site.

L'articulation des commissions consultatives et des réunions publiques n'a pas non plus toujours été évidente. Plusieurs mois séparant les unes des autres, certains ont pu avoir oublié la présentation du tracé proposé par SNCF Réseau en commission et se montrer surpris de la voir apparaître en réunion publique. A moins que ce soit seulement l'occasion de s'opposer une nouvelle fois, et en public, au tracé qui n'a pas leur préférence, comme s'il était nouveau. Exposé à ce combat en faveur de l'intérêt étroitement local de la commune, et dans cette concertation qui ressemble parfois à l'ouvrage de Pénélope, le maître d'ouvrage a su comprendre et respecter la responsabilité des élus.

La concertation au quotidien.

Il s'agit ici d'une concertation "bilatérale".

De très nombreuses rencontres ont été organisées avec tous les partenaires, élus, associatifs, acteurs économiques, etc...soit qu'ils l'aient demandé, soit à l'initiative du maître d'ouvrage, et ceci qu'ils fussent acquis au projet ou opposants.

Au printemps 2013 SNCF Réseau a rencontré les 55 maires pour expliquer les études, les variantes de tracé et le déroulement de la procédure. L'opération a été rééditée au printemps 2014 pour une vingtaine de communes.

En outre plus de cent vingt rencontres entre mars 2014 et mai 2015 (une vingtaine avec des associations et des entreprises; une soixantaine avec des élus, principalement dans les mairies ou au siège des communautés d'agglomération; plus de quarante avec diverses administrations)

ont nécessité de la part de l'équipe mission temps, énergie et volonté dans le dialogue. Même s'il n'est pas possible d'en rendre compte dans le détail, ces contacts bilatéraux constituent certainement un des éléments essentiels de la concertation, déjà souligné dans les précédents rapports du garant.

L'information comme instrument de concertation..

La presse offre un bon reflet de la concertation, qu'elle démultiplie avec une forte influence sur les esprits. On a déjà dans les précédents rapports insisté sur le style très différent des comptes rendus que la presse peuvent faire des rencontres de concertation. Ils sont parfois catastrophistes, insistant comme à plaisir sur le mécontentement et la révolte des riverains. Ils sont parfois très équilibrés, cherchant à avoir une vision plus panoramique du débat, donnant la parole à la défense du maître d'ouvrage, comme à l'accusation, quand le débat tourne au procès. Exemple: "Edouard Parant et ses collaborateurs ont répondu point par point à chaque question après avoir présenté le projet en 3D... Pas facile de donner satisfaction à chacun car c'est l'intérêt général qui prime, ce qui a déclenché la colère de certains participants particulièrement remontés" (le Petit Journal, à propos de la réunion publique de Pinet). On a déjà aussi souligné la nécessité pour le maître d'ouvrage de rapports fréquents à entretenir avec la presse, dans le respect de son indépendance. SNCF Réseau s'est incontestablement appliqué en ce sens avec succès, tout au long de cette étape des études, et notamment dans la fourniture des dossiers de presse et l'envoi de nombreux communiqués. On peut citer comme exemple de communiqué celui qui a concerné "l'espace agricole, un des enjeux essentiels de SNCF Réseau sur la LNMP" et qui soulignait qu' "Eviter, Réduire et Compenser" étaient les trois mesures successivement mises en oeuvre pour protéger ce secteur-clé de l'économie régionale, avec toute la démonstration nécessaire.

Sous sa propre bannière, SNCF Réseau a aussi établi des documents d'information et communication, parfois interactifs et permettant au public d'interroger le maître d'ouvrage et d'émettre des avis sur le projet, démarche qui peut désamorcer les situations les plus complexes avant l'enquête publique.

On citera d'abord un quatre pages 21x29,7 ,différent pour chacune des réunions publiques, distribué aux participants et posant les principales questions concernant le tronçon. Par exemple, pour la réunion de Perpignan: "Faut-il une ligne nouvelle mixte dans la Plaine du Roussillon? La mixité de la ligne de Rivesaltes à Toulouges: faites-vous votre avis. Avantages et limites d'une nouvelle gare au nord du département. Donnez votre avis sur le projet dans les Pyrénées Orientales...etc..." On peut difficilement être plus explicite et incitatif à participer. Jointe à ce document était distribuée une carte, en format double 21x29,7, présentant la carte des variantes de tracé et raccordements étudiées dans chacun des cinq tronçons

On citera aussi la brochure de quatre pages 21x29,7, avec carte, très complète sur le projet, intitulée "A deux, c'est mieux; une deuxième ligne entre Montpellier et Perpignan, ce n'est pas une ligne de plus...c'est une ligne de mieux; une nouvelle étape de la concertation".

Un registre de la concertation a aussi été adressé à toutes les communes concernées. Mais les 80% de registres retournés, sur 56 envois, ne comportaient des commentaires que dans 30% des cas. Ils ont été soigneusement analysés par l'équipe de RFF Réseau. La mairie de Roquefort-les-Corbières a accompagné son retour d'une pétition de 400 signatures exprimant une opposition au tracé proposé. La proposition a été aussi faite de communiquer à chaque mairie sur sa demande un DVD présentant le détail du tracé (réunion publique de Bages).

On peut donc constater que l'information du public n'a pas manqué, sans crainte de surabondance, avec un grand souci de vulgarisation sincère sur le projet.

Les expositions

Une exposition d'une journée sur la LNMP, destinée à la fois à présenter le projet et à recueillir le sentiment des voyageurs, a été organisée pendant le mois d'avril 2015 dans les gares de Perpignan, Narbonne et Béziers. Une hôtesse a pu répondre aux questions, expliquer les panneaux descriptifs, distribuer et recueillir des questionnaires (près de 200 retours).

Le site Internet

Soigneusement et rapidement tenu à jour avec la publication de tous les documents d'études ou comptes rendus de rencontres, il a aussi un aspect interactif. Il permet effectivement

- . de se renseigner sur le fond du projet comme sur la concertation
- . d'accéder aux documents de présentation ou de compte-rendu des réunions de gouvernance et de concertation
- . de situer précisément les différents tracés sur tout point du parcours et de mesurer leurs conséquences par exemple sur les propriétés bâties
- . d'échanger avec le maître d'ouvrage

Le site a permis de traiter environ 130 questions individuelles en deux ans et demi.

Tous les moyens classiques, reprenant largement ceux des précédentes phases d'études, ont donc été utilisés. Leur emploi et leur utilité ont été évoqués dans les précédents comptes-rendus du garant, sans qu'il soit utile d'y revenir, sauf pour évoquer les améliorations parfois apportées à la concertation dans cette étape.

3 .Et avec quelques novations utiles.

Cette étape des études a été caractérisée...

...par des contacts encore renforcés avec la presse, dont les articles ont de ce fait souvent été plus pertinents et moins anecdotiques.

...par la préparation de documents simplifiés, de 2 pages 21x29,7, distribués lors des réunions publiques et mis en ligne sur le site, dans les domaines non seulement des acquisitions foncières, mais encore de la protection contre les inondations et contre le bruit ou de la protection des paysages. Les quatre brochures ainsi élaborées par SNCF-Réseau sont à la fois claires, précises et pédagogiques, de nature à bien informer et éventuellement rassurer l'utilisateur:

- . Bruit ferroviaire et protection acoustique
- . Eau et transparence hydraulique
- . Patrimoine agricole
- . Acquisitions foncières

...par la réalisation d'un film introductif à chaque réunion, visible depuis plusieurs mois sur le site Internet de la ligne, et présentant une rétrospective de l'ensemble du processus d'études et des décisions déjà prises.

...par l'amélioration du dispositif de présentation en trois dimensions des tracés envisagés, y adjoignant les lignes projetés, y compris les caténaies..., et atteignant un très grand degré de réalisme. "Un petit film qui a scotché l'assistance par son souci du détail...", relève la presse (l'Indépendant de Perpignan, 16/avril 2015). Une telle démarche est incontestablement courageuse, nul des présents ne pouvant ignorer les menaces d'empiètement foncier ou de nuisances pesant sur son bien. Elle a provoqué des prises de conscience parfois cruelles, mais nécessaires en toute objectivité. Cette réalisation est venue compléter une panoplie remarquable d'outils d'information (cartes, rapports d'études, comptes rendus de rencontres, croquis, schémas ...etc...) constituée par le maître d'ouvrage au fur et à mesure de l'avancée de la concertation, le site Internet pouvant ainsi fournir une masse considérable d'information à la disposition du public.

...par la réorganisation de l'organisation des réunions publiques. Le maître d'ouvrage, du fait de l' intervention d'une animatrice chargée de présenter la rencontre et répartir la parole, également par la présence d'élus codécideurs à la tribune, endossant leur responsabilité dans le déroulement du projet, s'est vu replacer dans la position objective de celui qui étudie et expose. Le public a sans doute mieux compris qu'il n'était pas l'homme-orchestre jouant toutes les partitions.

Dans la mesure où le garant avait suggéré certaines de ces modifications à la fin de son précédent compte rendu, il ne peut qu'être satisfait d'avoir été entendu.

B . En relation étroite avec la gouvernance du projet.

Voici la chronologie de la gouvernance sur deux ans

Après une période d'attente, les rencontres ont repris dès le mois suivant la décision ministérielle n°2, c'est à dire en janvier 2014. Un premier COPIL a été consacré à la présentation de la décision, aux études à poursuivre et aux perspectives techniques et financières. Ensuite chaque COTECH a servi à la préparation du COPIL suivant. La concertation proprement dite a dû en revanche attendre jusqu'à l'automne 2014 pour les commissions consultatives et jusqu'au printemps 2015 pour les réunions publiques.

Cinq COTECH, les n° 8 le 23/04/2014 (point sur le financement des études et des acquisitions de terrains; définition des tâches à accomplir durant cette nouvelle phase d'études)

9 le 02/06/2014 (acquisitions foncières; marchés d'études à engager; validation du calendrier jusqu'à fin 2015)

10 le 19/09/2014 (présentation de la méthode d'analyse multicritères; présentation de la variante de tracé)

11 le 13/03/2015 (point financier sur les acquisitions foncières; examen du tracé à proposer à partir des cartes)

12 le 02/06/2015 (présentation des conclusions des réunions publiques; remise du projet de dossier ministériel à examiner en COPIL le 23 juin)

- Quatre COPIL,
les n° 7 le 9/01/2014 (rappel de la DM2; reprise et présentation du programme; perspectives financières)
8 le 18/06/2014 (échanges sur les études, le calendrier et le financement)
9 le 22/10/2014 (accord sur l'analyse multicritères et la variante de tracé à présenter à la concertation, avant retour au COPIL pour validation)
10 le 23/06/2015 (validation du dossier à transmettre au ministre pour décision avant la fin d'année).

Cette période de deux ans a connu en fait deux moments successifs.

1. Une phase d'incertitude, sans concertation.

Au début de l'année 2013, six mois après le COPIL qui validait les propositions faites au ministre sur la desserte et la mixité, l'interrogation portait bien sur la survie du projet de LNMP, dans l'attente de l'arbitrage de la Commission Mobilité 21. Son président évoquait les idées d'élagage, hiérarchisation, planification, programmation...Le ministre des Affaires Européennes n'avait pas complètement levé les doutes en confirmant que le projet pouvait raisonnablement prétendre à une contribution européenne à hauteur de 30% du financement. Les services de l'Etat relevaient que ne pourraient être retenus que les projets réunissant deux conditions: être innovants, robustes et à coûts modérés; dégager un consensus entre les différents pouvoirs publics et une acceptabilité par la population. Le président de la Région faisait cependant appel à l'optimisme.

Au milieu de l'année 2013, le gouvernement confirmait bien sa priorité aux trains du quotidien. Considérant que la LNMP n'était pas prioritaire, il la classait parmi les projets à grande vitesse à reporter à l'horizon 2030, malgré le lobbying des élus.

N'était cependant pas exclue la possibilité d'un rattrapage, grâce à une réserve à distribuer après une révision de l'ordre des urgences, tous les cinq ans. Et par ailleurs les études entamées n'étaient pas interrompues, ce qui atténuait les craintes des élus. Au lendemain de la décision, ils n'avaient pas épargné les critiques au traitement subi par le projet de LNMP mais préféreraient finalement retenir le positif, comme par exemple l'intérêt de la Commission Européenne pour les projets de réseaux transeuropéens, dont le Corridor méditerranéen auquel appartient la LNMP.

2. un renouveau volontaire, avant la reprise de la concertation

A la fin 2013, la confirmation par la décision ministérielle numéro 2 de la poursuite des études et leur définition précise jusqu'à leur complet achèvement sont bien accueillies, avec aussi l'enthousiasme de l'inauguration de la ligne à grande vitesse Barcelone-Perpignan. Le volontarisme se maintient.

Le premier COPIL depuis octobre 2012 peut se réunir en janvier 2014. Les collectivités votent le préfinancement de certaines acquisitions foncières qui seront utiles au projet à venir. La presse peut titrer: "Montpellier-Perpignan: un tracé fin 2015" (Midi Libre, 10 janvier 2014) et le rapport de la Commission Mobilité 21 semble parfois n'être qu'un mauvais souvenir, malgré les inconnues du financement rappelées par certains. Le Directeur régional de RFF et le chef de projet expliquent: "...Le projet renaît... L'objectif d'une enquête publique à l'horizon

2016-2017 est techniquement réalisable pour RFF, mais nous ne sommes pas les seuls à décider, et il y aura des étapes obligatoires, comme des concertations à mener, et le comité de pilotage à réunir à nouveau à plusieurs reprises..."(La lettre M, 16 décembre 2013). Avant les élections municipales, le lancement du chantier de contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier le 21 février est un encouragement.

A la mi-juin 2014, le ministre des transports précise encore le calendrier, en demandant que le Comité de pilotage lui propose un tracé définitif de la ligne à la fin de l'année 2015. "Une fois ce tracé approuvé, je retiens l'objectif d'un lancement de l'enquête publique d'ici la fin 2016". Cette nouvelle renforce la confiance, sous réserve que les crédits soient obtenus pour les travaux de la LGV.

La disparition du Président du Conseil Régional, Christian Bourquin, fervent et courageux défenseur du Languedoc-Roussillon et de sa ligne à grande vitesse, le 27 août 2014, vient assombrir la démarche. Celle-ci ne ralentit pas cependant, soutenue par l'Espagne et en octobre par le 7ème sommet des villes et agglomérations pour la ligne à grande vitesse. (Sa prochaine réunion aura lieu à l'automne 2015 à Montpellier). Le nouveau Président de la Région, M. Damien Alary, marque d'emblée son attachement à la LNMP, à la concertation et à la recherche d'un plan de financement, sans lequel le projet ne pourra avancer longtemps. Les démarches sont multipliées au plan national et européen. En même temps se fait jour une nouvelle interrogation. "La future grande région, qui aura très probablement Toulouse comme capitale, pourrait être plus revendicative pour le projet Bordeaux-Toulouse que pour Montpellier-Perpignan."(Les Echos, 18 mars 2015).

La nécessité d'anticiper sur le financement des travaux, bien que tardivement apparue, (voir page 29 de mon rapport de 2011 et page 30 de mon rapport de 2013), finit par se faire jour, y compris lors des réunions publiques. Les interrogations de certains participants sur la possibilité pour les co-financeurs d'apporter les crédits nécessaires, voire leur perplexité, ou leurs doutes, ont été parfois exprimés, de même que la demande renouvelée et unanime d'une forte participation européenne et le souci que les élus et l'Etat se mobilisent, réunissant leurs efforts en ce sens. Dans les interventions des élus régionaux en réunions publiques, le compte-rendu des démarches entreprises et en particulier auprès de la Commission Européenne ont pris une part notable. Il a bien été rappelé à ces occasions que l'Etat avait déposé un dossier de demande de subvention pour les études et, s'agissant des travaux, promis de s'engager dans les démarches auprès de la Banque Européenne d'Investissement et de la Commission pour accéder au plan Juncker dédié à la relance de l'investissement. La distinction entre financement des études et de la réalisation a donc bien été faite. Il est certain cependant qu'une réponse favorable quant aux études, attendue pour le mois de juillet, serait déjà un signe favorable pour le soutien ultérieur au financement des travaux.

En 2014, les pouvoirs publics ont recréé un groupe ferroviaire unique, à l'inverse de la réforme de 1997 qui avait séparé un établissement public propriétaire et gestionnaire du réseau (RFF) et la SNCF, chargée de l'exploitation. Dans la nouvelle organisation, qui a pris effet le 1er janvier 2015, deux établissements sont rattachés à une structure mère, la SNCF, chargée du contrôle et du pilotage stratégique du rail. Le premier, SNCF Réseau est gestionnaire de l'infrastructure, responsable directement, et c'est la novation, de l'entretien et de l'organisation des parcours. Le second, la SNCF Mobilités n'est plus qu'exploitant. Mais cela n'a fait, s'agissant des projets de lignes nouvelles, que transférer la compétence de RFF à SNCF Réseau, sans autre conséquence que le simple changement d'appellation.

III . La concertation a bien cerné les points d'accord et de divergence

La décision ministérielle de 2013 et l'évolution des études ont fait disparaître des difficultés majeures concernant la traversée éventuelle de la Plaine des Corbières et, comme on l'a expliqué plus haut, le massif de la Gardiole. Il en reste cependant d'autres et voilà ce que le garant a retenu à ce propos, sans prétendre à une complète exhaustivité.

A. Autour des gares.

C'est un aspect important, voire essentiel, des propositions à valider, l'emplacement des gares déterminant nécessairement le tracé.

Au nord de Perpignan, dans le secteur de Rivesaltes, aucune demande n'a été fortement exprimée pour une gare nouvelle ou même pour la réservation de son emplacement. La préférence nettement exprimée depuis la reprise du projet, pour une desserte par la gare centrale de Perpignan, a bien en revanche été confirmée.

Pour la Gare nouvelle de Narbonne, un consensus s'est dessiné, études de tracé et perspectives d'aménagement à l'appui, pour une implantation au Pont des Charrettes. Dans l'Aude, on tient à la ligne et à la gare.

Pour la Gare nouvelle de Béziers, les cofinanceurs ont manifesté une préférence pour l'emplacement dit A75, plus accessible, moins contraint et permettant plus de développement urbain dans son voisinage, par rapport à l'emplacement proche du Canal du Midi qui, bien que permettant un raccordement à la ligne actuelle, est apparu à beaucoup comme une aberration en raison de son impact sur la ville.

Cependant de fortes appréhensions se sont faites entendre à Villeneuve-les-Béziers et Cers quant aux conséquences foncières et environnementales du tracé principal de la ligne nouvelle, ainsi que de son raccordement à la ligne nouvelle pour faire sortir le fret venant de Montpellier. Le maire de Cers souhaiterait que ce raccordement soit repoussé (mais la mixité de ligne entre Montpellier et Béziers ne serait pas alors effective; le fret continuerait de circuler sur la ligne actuelle où moins de sillons seraient donc libérés pour le trafic régional). Et le maire de Béziers souhaite avant tout la mise en accessibilité et la rénovation de la gare centre dès que possible.

Des voix se sont élevées dans le Bassin de Thau, malgré les arbitrages déjà rendus, en faveur d'une gare sur la ligne nouvelle qui assurerait mieux la desserte des communes littorales et de ce secteur touristique important que celle de Montpellier, parfois contestée localement.

B . Au sujet de la mixité

La précédente décision ministérielle de 2013 a tranché en faveur d'une ligne nouvelle mixte voyageurs et fret entre Montpellier et Béziers.

Elle a laissé la porte ouverte à une section mixte dans la Plaine du Roussillon, entre l'extrémité de la section internationale à Perpignan et Rivesaltes, et demandé des études complémentaires sur sa faisabilité. Ce dernier point fait débat localement.

On évoque l'apparition d'une "cicatrice" dans la plaine du Roussillon. La traversée de certaines communes, principalement le Soler, Baho et Peyrestortes, par le fret suscite des craintes. En réunion publique, leurs représentants ont reçu un net soutien de l'assistance, indifférente à la décision ministérielle demandant au maître d'ouvrage d'étudier la ligne sur la totalité du parcours, mais semblant surtout craindre la mixité, génératrice de nuisances.

On réaffirme donc un attachement de pur principe au projet mais on rejette sa réalisation sur son propre territoire, avec des raisons au demeurant légitimes. Il a été souligné au début du rapport que l'association PMCV avait proposé une solution alternative de tracé, et soutenu des arguments plus larges pour appuyer cette défense purement locale. On a rappelé aussi que le maître d'ouvrage a étudié cette proposition et exposé pourquoi elle ne lui paraît pas viable.

La dernière période de la concertation a également fait apparaître des réserves fortes non seulement sur la mixité de la ligne entre la fin de la concession TP Ferro et Salses mais même sur la simple réalisation immédiate de la ligne à grande vitesse sur ce tronçon.

La commune et l'agglomération de Perpignan appellent l'attention sur les difficultés que traverse l'entreprise TP Ferro et qui seraient en grande partie provoquées par l'insuffisance du trafic sur le tronçon concédé (en même temps que par le retard pris dans la jonction avec la LGV espagnole). Elles suggèrent de ne pas surestimer le marché du transport ferroviaire, malgré le nombre de camions qui traversent quotidiennement la frontière du Perthus, et, dans l'attente en particulier d'une augmentation suffisante du trafic de fret, de continuer à faire circuler voyageurs et marchandises sur la ligne actuelle. Il s'agirait donc d'une réalisation différée de la jonction à la concession TP Ferro. Mais certains commentateurs font apparaître que, au moins s'agissant des voyageurs, l'échec économique de la ligne de TP Ferro pourrait aussi être lié à l'absence de grande vitesse du côté français entre Perpignan et Nîmes (bientôt Montpellier) où l'on ne roule qu'à 160km/h". (Midi Libre, 13/5/2015).

On doit aussi noter que, proche de Béziers, la commune de Cers souhaiterait le prolongement de la mixité entre Béziers et Nissan-les-Enserune, pour éviter une section de raccordement traversant son territoire déjà éprouvé par le réseau ferroviaire. La question a été évoquée plus haut.

Enfin, semblant ignorer les arbitrages déjà rendus, la Fédération Nationale des Usagers des Transports et d'autres associations environnementales continuent à réclamer la mixité sur tout le tracé.

C. Sur le tracé

Le tracé envisagé reprend à environ 70% celui qui avait fait l'objet, en 1995, d'un avant-projet sommaire étudié par la SNCF pour une ligne dédiée à la seule grande vitesse et qualifié en 2000 de Projet d'Intérêt Général (PIG).

Ce linéaire n'est pas contesté, en dehors, comme on vient de le voir, de la Plaine du Roussillon.

En revanche celui qui sort du PIG, surtout en raison de contraintes environnementales apparues depuis 2000 ou de modifications rendues indispensables par l'emplacement des gares nouvelles fait débat. Par exemple, dans le Narbonnais où deux tracés ont pu être envisagés entre Montredon et Cuxac-d'Aude.

Ou encore à Roquefort-les-Corbières. La commune a proposé une alternative de tracé, à l'est de l'autoroute A9, que le maître d'ouvrage a étudiée. Il en a rendu compte à la commune et, même si les conclusions sont négatives, ce dialogue est à mettre au crédit de la concertation. Des associations de protection de l'environnement ont également demandé un tunnel entre Salses et Roquefort-des-Corbières.

D. Sur les impacts de la ligne

Il s'agit de tous les impacts du projet sur l'environnement humain, économique et naturel.

Bien évidemment, les conséquences sur le foncier, bâti ou agricole, suscitent les premières craintes, et sur la totalité du tracé. La seule information sur les procédures habituelles et les garanties qu'elles offrent aux propriétaires concernés ne suffit pas à les apaiser. Chaque situation particulière, souvent douloureuse sur le plan humain ou menacée sur le plan économique, chaque atteinte au cadre de vie, mérite effectivement écoute et attention, au-delà de la seule application des dispositions légales et réglementaires. Sous cet angle, l'équipe SNCF Réseau a su faire le plus souvent preuve d'empathie avec le public, malgré d'inévitables reproches de technocratie, voire d'inhumanité, réellement infondés

Les problèmes se posent pour les viticulteurs dans les secteurs de Pinet, Leucate ou encore Baixas, mais non exclusivement.

Les revendications de tous les propriétaires concernent partout la rapidité de réalisation du projet, afin que le foncier ne demeure pas gelé pendant trop longtemps. Ils espèrent légitimement que toute incertitude sera levée au plus vite. Une acquisition immédiate de la totalité des terrains nécessaires à la ligne, une fois le tracé adopté et consacré par la DUP, est également souhaitée, en particulier en cas de phasage de la réalisation, sans même attendre, dans cette hypothèse, que la disposition des terrains soit techniquement nécessaire à brève échéance.

A Villeneuve-les-Béziers, où seraient touchées de nombreuses habitations, des rencontres spéciales entre le maître d'ouvrage et les habitants se sont tenues les 8 et 9 juin, auxquelles 50 personnes étaient inscrites pour évoquer leurs problèmes fonciers personnels. "Le tracé passe au mieux sur mon jardin, au pire dans mon salon... Vous n'avez même plus envie de planter une fleur chez vous..." a-t-on pu entendre en réunion publique.

Les inquiétudes concernent aussi les nuisances sonores, (sur tout le tracé, et bien sûr surtout là où la ligne se rapprocherait de l'habitat, comme au Soler où une tranchée couverte est fortement réclamée) ou les paysages, là où la ligne doit se trouver en remblai ou en viaduc (l'ensemble du Bassin de Thau, Poussan, la zone de la source d'Issanka, Treilles, Roquefort - les -Corbières...etc...). Aucun maire, aucun riverain ni aucune association de défense n'est évidemment ravi à l'idée de voir passer le TGV près de son village.

Les craintes portent en outre sur les impacts hydrauliques, en matière de risques d'inondation (par exemple dans les Basses Plaines de l'Aude où un viaduc est réclamé sur la totalité de la traversée soit 8 kms, ou à Sigean) ou de pollution (Issanka, en cas d'accident d'un train de fret toxique, Opoul-Perillos). SNCF Réseau a présenté spécialement à Cuxac d'Aude, au début du mois de juin, les études hydrauliques concernant la commune, dans le cadre d'un bon dialogue bilatéral de concertation qui a porté sur la nature et l'implantation des ouvrages prévus dans la vallée de l'Aude, lors d'une réunion publique spéciale de deux heures et demi, à laquelle environ 130 personnes ont assisté.

Tous ces points durs qui subsistent n'ont donc pas été dissimulés par le maître d'ouvrage lors de la concertation. Et dans ces différents domaines, quels que soient les efforts de SNCF Réseau, le rappel des obligations de résultat qui s'imposent au maître d'ouvrage et du contrôle que les services de l'Etat exercent sur lui ne suffit cependant pas toujours à rassurer les populations.

E. Sur le phasage

Cette question du phasage n'a pas été au coeur de la concertation dans la dernière période, où d'autres sujets, et en particulier le tracé, étaient prioritaires et plus simples à aborder.

Elle est évidemment en relation avec celle des moyens financiers. C'est parce que la Commission "Mobilité 21" a proposé de réserver une enveloppe pour l'anticipation avant 2030 d'éventuels premiers travaux qui concernerait des projets de seconde priorité, comme la LNMP, que le ministre a demandé à être éclairé sur les possibilités d'un phasage de l'infrastructure.

Elle est aussi liée aux perspectives de saturation ferroviaire sur les grands projets d'infrastructure de transport d'envergure nationale en compétition pour l'obtention prioritaire d'un éventuel financement. Pour le dire de manière simpliste: Quelle sera la première ligne sur laquelle la demande de trafic ne pourra plus être satisfaite? Mais pour comparer les projets, grâce au Conseil Scientifique dont la création a été décidée par le ministre fin 2013, il faut évidemment en premier lieu définir des indicateurs de saturation. Tenant compte de la capacité de la ligne actuelle, du nombre de trains envisagés et de la qualité de service souhaitée, il convient qu'ils aient une validité dans le temps suffisante. Ils doivent donc être établis non seulement sur la base des trafics passés et actuels, mais aussi en tenant compte du niveau de service futur que l'on souhaite donner à une ligne, c'est à dire des besoins prévisibles, tant voyageurs que fret, et du développement des dessertes locales. La démarche de l'Observatoire entre Nîmes et Perpignan est en cours.

Ce phasage, s'il s'avère nécessaire, pourrait être géographique, avec la réalisation successive de tronçons de ligne nouvelle délimités par des raccordements à la ligne actuelle et donc des engagements financiers échelonnés en proportion. Il pourrait aussi être fonctionnel, toute la ligne nouvelle étant réalisée en une fois, mais avec une mise en oeuvre décalée par fonctionnalité, circulation des voyageurs et circulation des marchandises, et des raccordements échelonnés en conséquence.

On pourrait sans doute résumer ainsi la problématique de phasage: une réalisation totale, plus rentable et plus chère, ou une réalisation fragmentée, moins rentable mais moins immédiatement coûteuse...et donc plus aisément réalisable. L'ensemble des raisonnements à suivre est bien sûr fondé sur des études de trafic très techniques et qui peuvent toujours être contestées.

Le ministre a souhaité seulement la présentation cet été de plusieurs scénarii de séquençement, avec leur coût et leurs fonctionnalités, de manière à pouvoir comparer et sans doute arrêter un choix à son niveau. Le maître d'ouvrage a bien précisé, lors de l'atelier Phasage que son positionnement était essentiellement technique et que le calendrier de réalisation était une prérogative de l'Etat, en charge de la politique des transports. Le ministre n'a pas émis le voeu qu'une proposition lui soit soumise. Le maître d'ouvrage fournit donc simplement des éléments d'appréciation sur le phasage dans le dossier soumis aux cofinanceurs pour le COPIL du 23 juin 2015, mais n'entend pas leur demander de valider une suggestion.

La question, complexe et sensible, n'a été que très marginalement abordée lors des commissions consultatives, principalement axées sur le tracé, et ceci sans doute pour éviter d'introduire trop de confusion dans les débats. On peut à la fois le comprendre et le regretter, dans le panorama par ailleurs très satisfaisant et complet de la concertation. Le garant l'avait alors signalé au maître d'ouvrage. Les particuliers sont évidemment concernés non seulement par le lieu mais par la date de construction.

Le problème a fait l'objet d'un atelier Phasage, qui ne s'est réuni que le 9 avril dernier, entre spécialistes, pour présenter des retours d'expérience de phasage concernant d'autres grands projets (LGV Sud Europe Atlantique, LGV Bretagne Pays de Loire, LGV Est Europe, LGV Rhin Rhône, LGV Provence Alpes Côte d'Azur), établir les principes et modalités d'un phasage éventuel et passer en revue des scénarii encore en cours d'étude. Cet atelier n'a pas eu une grande publicité. Le problème a également été très peu évoqué en réunions publiques. Mais certains participants ont tout de même semblé voir dans une réalisation phasée le moyen de repousser dans l'immédiat la réalisation des infrastructures qu'ils contestent en raison de leur impact local. Tandis que d'autres, comme on l'a vu plus haut, ont réclamé que, phasage ou pas, les terrains leur soient achetés au plus vite.

L'avenir

Lors du COPIL du 23 juin, seront donc proposés à la validation, avec une estimation des coûts:

- . le tracé définitif de la ligne, raccordements compris,
- . les emplacements proposés pour les deux gares nouvelles,
- . la pertinence d'éléments d'information à faire remonter au ministre sur un éventuel phasage du projet.

Un Comité Partenarial rassemblera tous les partenaires pour clore cette période de concertation, en principe avant la mi-juillet.

(En juillet devrait aussi intervenir la décision de la Commission Européenne sur la participation au financement des études).

En même temps, le préfet de Région consultera pour avis les élus, acteurs socio-économiques et associations concernés.

Il transmettra ensuite le dossier complet au ministre dont la décision sur le projet à soumettre à l'enquête publique devrait intervenir avant la fin de l'année.

Suivra la concertation interadministrative entre services de l'Etat, avant, sauf omission ou erreur dans les diverses étapes de la procédure, la transmission à l'Autorité Environnementale et au Commissariat Général à l'Investissement, la remise de leur avis, le passage au Conseil d'Administration de SNCF Réseau, la remise du dossier d'enquête d'utilité publique au ministre, une nouvelle décision ministérielle, cette fois sur le lancement de l'enquête, la saisine du Préfet qui lui même saisira le Tribunal Administratif pour désignation du Commissaire Enquêteur, l'enquête et enfin la déclaration d'utilité publique.

Il est évident que les délais nécessaires à chaque étape ne permettent pas aujourd'hui de préjuger le calendrier. On ne peut donc que souhaiter pour le projet qu'ils soient courts et, pour cela, d'une part que n'apparaissent ni difficultés techniques ou administratives, et d'autre part que les moyens financiers de la réalisation soient eux-mêmes dégagés en temps utile.

Mais en tout cas, pour ce qui concerne le présent compte-rendu sur la dernière étape des études, et comme il a été annoncé en introduction, la concertation aura été convenablement assurée par le maître d'ouvrage, RFF puis SNCF Réseau, qui s'est appuyé sur l'expérience acquise en six ans, depuis le débat public de 2009 et la décision de réalisation de la LNMP.

Annexe

LNMP . Troisième Phase d'études
COPIL du 23 juin 2015
Appréciation du garant sur la concertation

Cette appréciation sur six ans de concertation conduite par SNCF Réseau depuis 2009, et plus spécialement pendant la dernière des trois phases des études, depuis 2013, est positive.

Certes la concertation demeure un concept incertain et qui se définit surtout négativement. Ce n'est ni une simple information, ni une négociation, ni une co-décision. Elle est souvent critiquée par qui a le sentiment de ne pas avoir été entendu.

Mais elle est utile et, dans le cas de la LNMP, le garant a pu constater chez le maître d'ouvrage un état d'esprit aussi ouvert que possible, compte tenu des contraintes qui pèsent sur lui comme porteur du projet. Il a par ailleurs mis en oeuvre au service de la concertation un ensemble de procédures bien réglées, conformément à la charte établie au début des études.

La concertation a recouvert trois étapes de consultations successives. Les réactions enregistrées à chacune d'elles ont été prises en compte par SNCF Réseau, quand cela paraissait faisable techniquement et financièrement. La démarche a ainsi permis de définir progressivement un projet soumis aux validations du COPIL puis aux décisions ministérielles, et attendu depuis longtemps.

Le garant considère en particulier, que le projet de dossier ministériel soumis aujourd'hui au COPIL, et sur le fond duquel lui-même ne doit pas émettre d'avis, fait bien apparaître les points qui suscitent encore des avis divergents ou des inquiétudes, comme les points d'accord. Il estime qu'il est bien le fruit à la fois des études et de la concertation et que celle-ci a été menée avec bonne foi, compétence et transparence, dans un dialogue respectueux avec les partenaires du territoire et avec le public.

Le détail de cette appréciation et ses motifs sont donnés dans le compte-rendu écrit du garant, qui sera adressé comme le prévoit la charte de la concertation au Préfet de région, au Président de SNCF Réseau et au Président de la Commission Nationale du Débat Public.

6.4.LA CONCERTATION DE 2020-2021

6.4.1. Bilan de la concertation

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN

ON LA FAIT ENSEMBLE!



BILAN DE LA CONCERTATION NOVEMBRE 2020 – JANVIER 2021

SOMMAIRE

●	PRÉAMBULE	3
●	01 LE PROJET ET L'HISTORIQUE DE LA CONCERTATION	4
	1.1 – LE PROJET DANS SON ENSEMBLE	5
	DATES CLÉS DU PROJET	8
	1.2 – LE DÉBAT PUBLIC DE 2009 ET LA DÉCISION DU MAÎTRE D'OUVRAGE	9
	1.3 – LA CONCERTATION POST-DÉBAT DEPUIS 2010	11
	1.4 – LE PROJET PORTÉ À LA CONCERTATION EN 2020	16
●	02 LA CONCERTATION DE NOVEMBRE 2020 À JANVIER 2021	21
	2.1 – LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION	22
	2.2 – LES MODALITÉS D'INFORMATION ET D'EXPRESSION DU PUBLIC	22
●	03 LES RÉSULTATS DE LA CONCERTATION	25
	3.1 – LE DISPOSITIF DE LA CONCERTATION	26
	3.2 – SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS ET EXPRESSIONS	30
●	04 LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION	42
●	ANNEXES	45



PRÉAMBULE

Le présent document établit le **bilan de la concertation** préalable à l'enquête publique concernant la première phase du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan entre Montpellier et Béziers, conduite du 2 novembre 2020 au 15 janvier 2021, par décision de la Commission nationale du débat public (CNDP) du 3 juin 2020.

Organisée dans le contexte de la crise sanitaire liée à la Covid-19 et des restrictions réglementaires imposées aux rassemblements de personnes, cette concertation a néanmoins permis au public d'interpeller SNCF Réseau sur les différentes thématiques proposées et de s'exprimer sur le projet dans son ensemble, selon des modalités inédites d'information et de participation définies en accord avec les garants désignés par la CNDP.

Le présent bilan, établi par SNCF Réseau, rappelle l'historique du projet et de la concertation mise en œuvre depuis le débat public de 2009, présente le dispositif spécifique de participation réalisé à l'occasion de cette étape concertation, et analyse les contributions recueillies.

Il est rendu public sur le site dédié au projet :
www.lalignenouvelle.com



01 LE PROJET ET L'HISTORIQUE DE LA CONCERTATION



1.1 > LE PROJET DANS SON ENSEMBLE

Le projet ferroviaire de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP), dont les origines remontent aux années 90, a fait l'objet d'un débat public organisé par la Commission nationale du débat public (CNDP) en 2009, après un long processus de maturation durant les années 2000. L'opportunité ayant été validée, un processus de concertation continue a été mené entre 2010 et 2016, parallèlement à l'engagement des études de conception.

L'objectif était alors de définir, avec l'ensemble des acteurs du territoire, une zone de passage préférentielle, puis un tracé, l'emplacement des gares nouvelles mais aussi les modalités de desserte et les sections aptes à la mixité ferroviaire (fret + voyageurs).

Entre 2011 et 2017, le projet a fait l'objet de quatre Décisions ministérielles (DM) validant ces différents points. La DM n°4 du 1^{er} février 2017 a plus particulièrement acté le phasage de réalisation du projet. Puis, en janvier 2018, le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures, dit « rapport Duron », a retenu la LNMP parmi les priorités d'investissement. En janvier 2019, suite à une consultation publique organisée fin 2018, trois arrêtés préfectoraux ont permis d'actualiser le Projet d'Intérêt Général (PIG) initial (datant de 2000) sur l'intégralité du projet LNMP.

Enfin, la Loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 définit le projet comme prioritaire, et demande de poursuivre les études en vue de l'engagement des travaux de la section Montpellier-Béziers à l'horizon de 10 ans et ceux de la section Béziers-Perpignan à l'horizon de 20 ans.

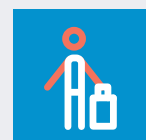
Compte-tenu des étapes ainsi franchies et des orientations de l'État, la réalisation du projet LNMP fait désormais l'objet de fortes attentes en Occitanie. Les inondations d'octobre 2019 dans l'Hérault et la coupure du réseau ferré structurant au niveau de Béziers ayant notamment conduit à une forte mobilisation des acteurs politiques et des usagers pour une relance du projet.

Lors de la rencontre du 4 décembre 2019 avec la Présidente du Conseil Régional Occitanie, le Secrétaire d'État en charge des transports a souhaité que se réunisse le Comité de Pilotage (COFIL) LNMP, afin de relancer le projet avec l'ensemble des partenaires cofinanceurs, dans l'objectif de lancer en 2020 le processus d'enquête publique en vue de la Déclaration d'Utilité Publique. Mme Régine Bréhier, membre permanent du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) a également été nommée présidente du Comité Technique (COTECH).

Dans la perspective de l'ouverture de l'enquête publique sur la première section de la Ligne Nouvelle entre Montpellier et Béziers, et compte-tenu du délai depuis la clôture du débat public en 2009, SNCF Réseau a saisi la CNDP le 25 mai 2020 au titre de l'article L121-12 du Code de l'environnement, laquelle a décidé le 3 juin 2020 qu'il y avait lieu de poursuivre la concertation.

Intervenue au cours de cette concertation, la DM n°5 du 4 janvier 2021 fixe l'objectif de lancement de l'enquête publique « le plus tôt possible à l'autonome 2021 », et demande à cette fin à SNCF Réseau de préparer les dossiers supports à cette enquête et au Préfet de région d'Occitanie de réunir les partenaires cofinanceurs pour établir un protocole d'intention de financement compatible avec ce calendrier.

Le projet ferroviaire de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) poursuit 4 objectifs :



répondre à la demande

croissante de mobilité et aux problèmes de congestion actuels sur l'axe ferroviaire littoral de l'Occitanie entre Montpellier et Perpignan ;



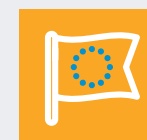
créer les conditions

d'un report modal des flux internationaux de marchandises et d'une croissance de l'offre régionale de mobilité ;



offrir un service

à haute fréquence le long de l'axe littoral ;



assurer la continuité

de la grande vitesse ferroviaire entre la France et l'Espagne.

Les principaux aménagements envisagés sont les suivants :



150 km de ligne nouvelle

une ligne nouvelle sur 150 km entre Montpellier (Hérault) et Toulouges (Pyrénées-Orientales), reliant le Contournement de Nîmes Montpellier (CNM) au nord et la section internationale France-Espagne au sud (Línea Figueras Perpignan) ;



30 km de raccordements

des raccordements (30 km) au réseau existant ;



2 gares nouvelles

2 gares nouvelles pour desservir l'Ouest héraultais (à Béziers) et l'Est audois (à Narbonne). Les gares existantes de Sète, Agde, Béziers, Narbonne et Perpignan continueront d'être desservies grâce à des raccordements entre la ligne nouvelle et la ligne existante ou en correspondance avec des services régionaux.

La ligne sera en capacité d'accueillir des **trains de marchandises en plus des trains voyageurs** (ligne mixte) entre Montpellier et Béziers ainsi qu'au droit de la plaine du Roussillon (Rivesaltes-Toulouges), offrant de nouvelles capacités pour le fret dans la continuité de la section internationale France Espagne.



Les performances des circulations de voyageurs seront améliorées sur les liaisons nationales radiales vers Paris, intersecteurs entre les façades atlantique et méditerranéenne, vers l'international que ce soit sur des longs parcours ou en transfrontalier, ainsi que sur des liaisons régionales.

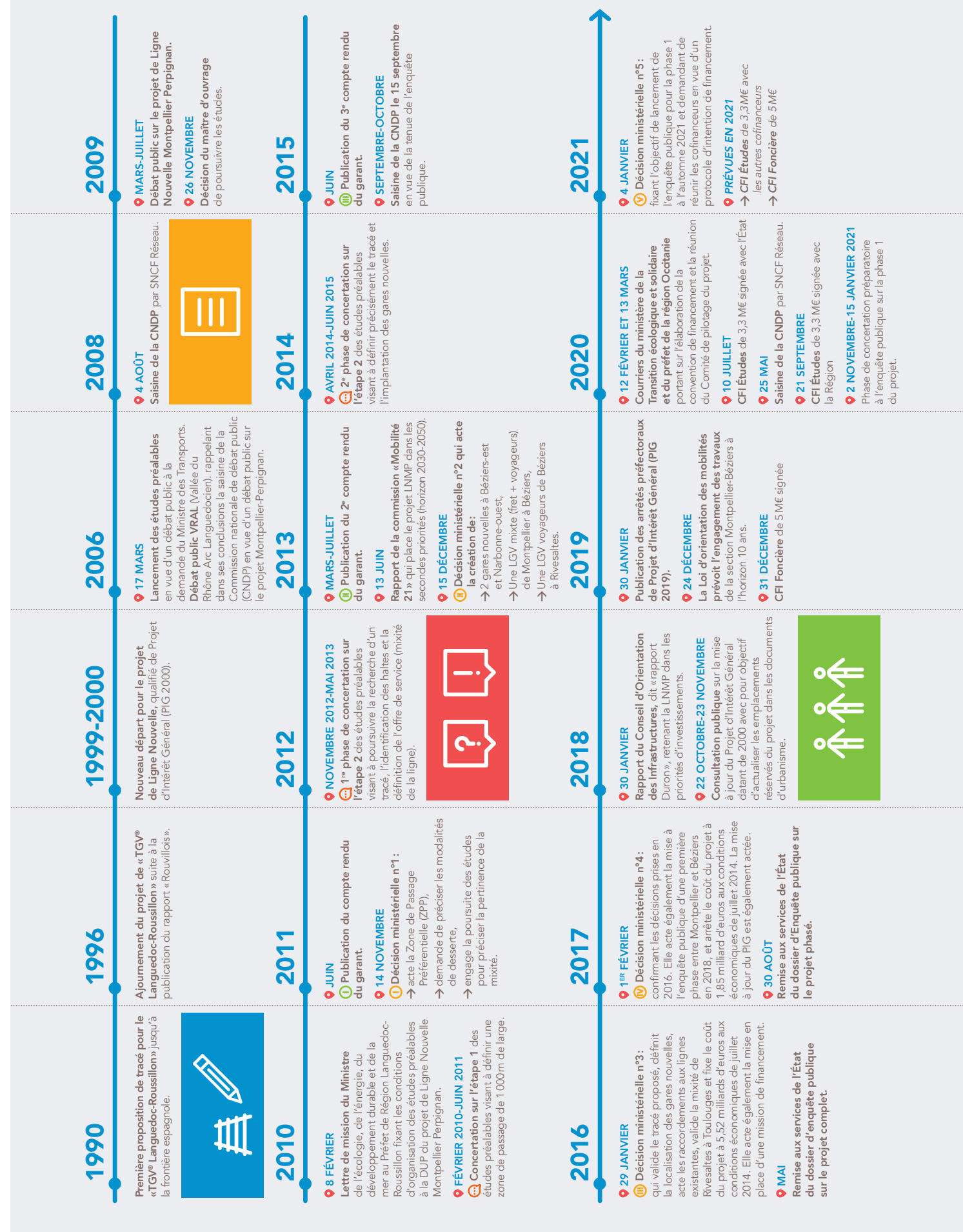
Les sections à grande vitesse sont prévues pour une exploitation commerciale à 320km/h à compter de la mise en service, vitesse correspondant aux dernières lignes à grande vitesse mises en service. Afin d'anticiper les évolutions futures, le tracé est conçu pour une vitesse de circulation jusqu'à 350km/h.

La 1^{re} phase du projet, objet de la demande de Déclaration d'Utilité Publique, concerne la section mixte Montpellier-Béziers (52,3 km de ligne nouvelle et 2 raccordements, soit 7 km), sans gare nouvelle. 18 communes sont directement concernées par les aménagements de cette première phase :



Montpellier, Lattes, Saint Jean de Vedas, Villeneuve-lès-Maguelone, Fabrègues, Gignan, Poussan, Loupian, Mèze, Pinet, Pomérols, Florensac, Saint-Thibéry, Bessan, Montblanc, Cers, Villeneuve-lès-Béziers, Béziers.

» LES DATES CLÉS DU PROJET

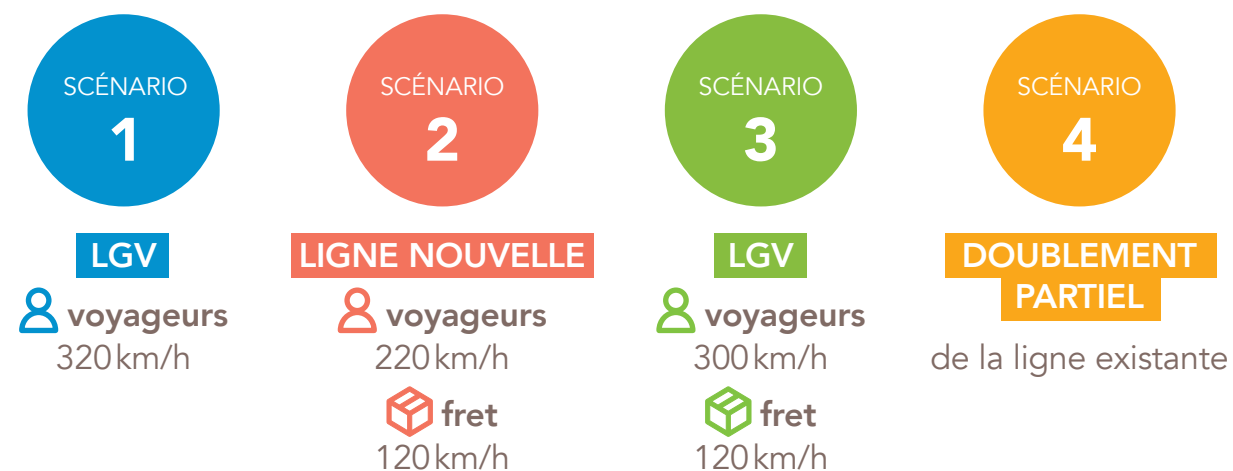


1.2 > LE DÉBAT PUBLIC DE 2009 ET LA DÉCISION DU MAÎTRE D'OUVRAGE

>> LE PROJET PROPOSÉ

Les origines du débat public

Organisé du 3 mars au 3 juillet 2009 sous l'égide d'une Commission particulière du Débat public (CPDP), le débat public sur l'opportunité d'une ligne à grande vitesse entre Montpellier et Perpignan invitait le public à s'exprimer sur **4 scénarios contrastés**, 3 d'entre eux impliquant la réalisation d'une ligne nouvelle, et le dernier un aménagement lourd de la ligne existante¹ :



¹ Dossier du Maître d'ouvrage, 2009, p.86 à 93

Après un recensement et un classement des sensibilités environnementales, **deux couloirs de passage de 5 km** de large entre Montpellier et Narbonne (sur 5 étudiés), se rejoignant en un couloir unique entre Narbonne et Perpignan (sur 2 étudiés), étaient également proposés au débat.



Les deux couloirs de passage proposés au débat

» LA DÉCISION DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Ayant réuni **3 500 participants**, le débat public a validé l'opportunité du projet, dont la réalisation est vivement souhaitée et attendue.



Le bilan du débat public 2009

Suite au débat public, le Conseil d'administration de SNCF Réseau du 26 novembre 2009 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 ;
- d'inscrire ce projet dans une vision évolutive du réseau qui permette, via un doublet de ligne, le développement de la grande vitesse, du transport régional de voyageurs et du fret ;
- d'inscrire les études dans le couloir de passage dit «Plaine littorale» entre Montpellier et Narbonne, et dans le couloir «Corbières littorales» proposé entre Narbonne et Perpignan ;
- de conduire ce projet en cohérence avec la réalisation du Contournement de Nîmes et de Montpellier et l'avancée des études sur l'axe Toulouse-Narbonne ;
- de poursuivre les études sur les gares et dessertes régionales ;
- de lancer les études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique, en déployant parallèlement un dispositif d'information et de dialogue sur l'avancement du projet adapté aux attentes des différents interlocuteurs de SNCF Réseau, en demandant à la CNDP d'être garante de la participation des acteurs à ce processus.

1.3 » LA CONCERTATION POST-DÉBAT DEPUIS 2010

» LE CADRE GÉNÉRAL DE LA CONCERTATION

Les principes et les objectifs de la concertation

Sur la base des enseignements des études préalables au débat public et du débat public lui-même, SNCF Réseau a mis en place une Charte de la concertation, reposant sur quatre objectifs : maintenir un fil continu de dialogue et d'information avec les acteurs du territoire et le grand public, enrichir le projet, faciliter son acceptation et préparer la Déclaration d'Utilité Publique.

Pour veiller à son bon déroulement, et en accord avec la Commission nationale du débat public (CNDP), monsieur Jean-Pierre Richer, membre de la Commission particulière du Débat public (CPDP), a été désigné comme garant chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public de 2010 à 2015.



La Charte de la concertation

La gouvernance et les instances de la concertation

Différentes instances ont été mises en place :

- **Les commissions consultatives** associant les élus des collectivités locales et les parlementaires, sous l'égide d'un représentant de l'État.
- **Les ateliers thématiques** réunissant des représentants des organismes socio-professionnels (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.
- **Le Comité partenarial d'information (COPART)** réunissant l'ensemble des acteurs de la concertation, sous la présidence du Préfet de Région et du Président de Région, en présence des cofinanceurs du projet.
- **Des réunions publiques** permettant de recueillir l'avis du grand public sur les avancées du projet et son tracé, documents d'information à l'appui.
- **Des rencontres bilatérales** à destination de certains acteurs du territoire sur des thématiques précises.

LA GOUVERNANCE DU PROJET

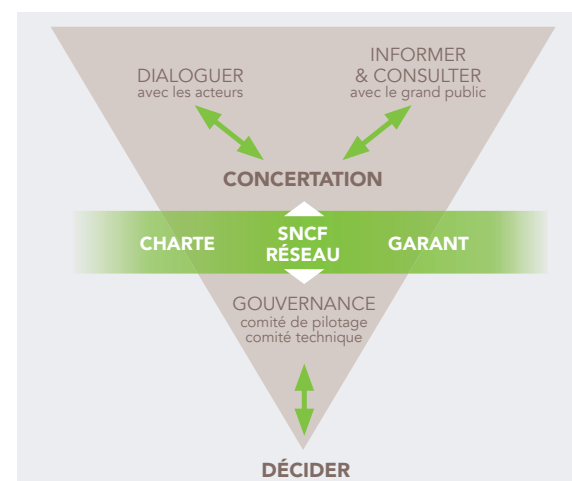
Fixée pour l'ensemble des études préalables à l'enquête publique dans la lettre du 8 février 2010 du Ministre au Préfet de Région, la gouvernance du projet comprend :



→ **Un Comité de pilotage (COPIL)**, composé de l'ensemble des partenaires cofinanceurs du projet. Il est placé sous la co-présidence du Préfet de Région et du Président de Région.



→ **Un Comité technique (COTECH)**, composé de représentants des collectivités partenaires et des experts techniques des services de l'État, de SNCF Réseau. Il est présidé par un membre permanent du CGEDD.



Dispositif de concertation

Nombre de réunions tenues depuis 2010



» LES ÉTAPES DE LA CONCERTATION

1

De 2010 à 2011, l'étape 1

Cette première étape visait à retenir, dans la bande des 5km du couloir d'étude du débat public, une zone de passage préférentielle d'environ 1000m de large, à l'intérieur de laquelle serait étudié le meilleur tracé possible. Elle devait également préciser plusieurs éléments essentiels au projet, dont la définition de la desserte régionale et la réflexion sur les perspectives en termes de potentiel pour le fret.

Cette étape, à laquelle ont participé 3500 personnes, a permis de déboucher sur un diagnostic du couloir d'étude largement partagé entre SNCF Réseau et les acteurs du territoire, et un consensus sur la hiérarchisation des enjeux ainsi que sur la mixité de la ligne et les sites potentiels de gares nouvelles.

Le 14 novembre 2011, la Décision ministérielle n°1, signée par le ministre et le secrétaire d'État chargé des Transports, a acté la zone de passage préférentielle et demandé de préciser les modalités de desserte des agglomérations situées sur l'itinéraire (Béziers, Narbonne et Perpignan) et de poursuivre les études sur la pertinence d'une mixité voyageurs et fret sur les sections les plus sollicitées de la ligne nouvelle.

2

De 2012 à 2016, l'étape 2

L'étape 2 avait pour objectifs :

- d'identifier et de comparer, au sein de la zone de passage, les variantes de tracé, en vue de proposer celle qui serait présentée dans le dossier d'enquête publique ;
- de préciser les fonctionnalités ferroviaires du projet, tant en termes de mixité que de desserte ;
- de préciser l'emplacement des sites de gares nouvelles et les possibilités de phasage du projet.

Cette deuxième étape a été menée en deux parties de validation progressive :

La première partie (2012-2013) a permis d'affiner la desserte des territoires et les sections de ligne nouvelle aptes à la mixité des circulations, ainsi que les sites d'implantation de gare nouvelle dans le Biterrois et le Narbonnais, grâce à une analyse multicritère des divers sites potentiels, menée conjointement par SNCF Réseau et les collectivités territoriales concernées.

Suite à l'implication des collectivités locales et du grand public, et conformément à la décision unanime du COPIL du 8 octobre 2012, la Décision ministérielle n°2 du 15 décembre 2013 acte officiellement :

- **pour l'agglomération de Béziers**: desserte par une gare nouvelle située à l'est de Béziers,
- **pour l'agglomération de Narbonne**: desserte par une gare nouvelle située à l'ouest, sur le secteur de de Montredon-des-Corbières,
- **pour l'agglomération de Perpignan**: desserte, dans un premier temps, par la gare existante (et étude d'éventuelles mesures conservatoires pour une gare nouvelle au nord de Perpignan),
- la mixité de la ligne nouvelle **entre Montpellier et Béziers** et la grande vitesse « voyageurs » jusqu'à la plaine du Roussillon,
- la mixité de la ligne nouvelle dans la plaine du Roussillon, **entre l'extrémité de la section internationale à Perpignan et Rivesaltes**, doit, enfin, faire l'objet d'études approfondies.

La seconde partie (2014-2016) avait pour objectif d'insérer le tracé dans une bande de 100m à 150m de large, de préciser l'implantation des gares nouvelles dans le Biterrois et le Narbonnais et de préparer la définition du projet dans la perspective de l'enquête publique.

Se conformant à la demande du Ministre de proposer un tracé définitif à la fin de l'année 2015 dans l'objectif d'un lancement de l'enquête publique avant la fin de l'année 2016, SNCF Réseau a poursuivi le dialogue et les échanges avec acteurs du projet et le grand public. Le 29 janvier 2016, la Décision ministérielle n°3 approuve :

- **le tracé et les raccordements** au réseau existant ;
- **le choix des sites d'implantation** des deux haltes nouvelles à Béziers est et Narbonne ouest ;
- **la mixité** sur les sections Montpellier-Béziers et dans la plaine du Roussillon.

**LES APPORTS DES DIFFÉRENTES PHASES DE CONCERTATION**

À l'issue de cette longue phase de concertation, il apparaît que :

- le projet bénéficie d'un fort soutien de l'ensemble des élus du territoire toutes sensibilités confondues, mais également de la part du public. L'opportunité du projet n'est pas remise en cause ;
- la demande d'accélération du calendrier de réalisation est forte, notamment pour libérer un foncier gelé depuis le PIG 2000 ;
- le tracé proposé par SNCF Réseau est accepté sur la majorité du territoire à l'exception de 3 territoires à forts enjeux : la Plaine du Roussillon, les basses plaines de l'Aude et l'Est biterrois ;
- les principaux questionnements portent sur les conditions de réalisation, l'insertion du projet, les sites d'implantation des gares nouvelles ;
- une attention particulière est portée sur le calendrier et le financement du projet (enjeux d'une signature d'un protocole d'intention de financement).

Les observations des différents acteurs et du public ont permis de :

- modifier le tracé historique pour éviter les enjeux agricoles sur Lespignan ;
- étudier une variante de déviation de la ligne classique sur Cers et Villeneuve-lès-Béziers afin de proposer une correspondance TER-TGV®. Cette variante n'a finalement pas été retenue

en raison du manque de potentiel identifié de correspondance, de la dégradation des caractéristiques de la ligne classique (pente plus forte), de l'impact hydraulique local ainsi que des surcoûts engendrés ;

→ acter un passage dans le massif classé de la Gardiole dans le secteur de Fabrègues-Gigean, en accord avec l'association de défense du site « les gardiens de la Gardiole » ;

→ faire évoluer le principe de desserte : réalisation de deux gares nouvelles à Béziers et à Narbonne, abandon de la desserte à Nissan-Lez-Ensérune et de la desserte à Rivesaltes, avec desserte de Perpignan par la gare centre ;

→ décaler plus à l'ouest le tracé historique sur Rivesaltes suite aux inventaires biodiversité et aux études de variantes de tracé dans la plaine du Roussillon ;

→ valider le principe de la réalisation d'une tranchée couverte au Soler pour garantir le profil bas de la ligne ;

→ retenir la zone prioritaire de passage (ZPP) médiane dans les Corbières suite au refus du public de choisir la ZPP littorale sur La Palme, Fitou, Caves ;

→ étudier une variante de tracé à Roquefort, finalement non retenue, mais remplacée par une proposition de tunnel. Une réflexion est menée avec la commune sur l'altimétrie de la ligne en sortie de tunnel dans la plaine et sur le nouvel accès au village à créer.

» LES ORIENTATIONS RÉCENTES

2016-2017 : la décision de phasage du projet

Suite à la Décision ministérielle n°3, le projet est entré dans la phase de préparation du dossier d'enquête publique, contenant l'étude d'impact, conformément à la demande faite par le ministre dans son courrier du 16 juin 2014. Plusieurs événements sont toutefois venus rythmer, voire interférer avec l'avancement du projet :

→ la jurisprudence du Conseil d'État, qui a conduit à l'annulation, dans un arrêt du 15 avril 2016, de la DUP du projet de LGV Poitiers-Limoges pour insuffi-

sance de l'évaluation économique et sociale du projet qui a nui à la bonne information du public ;

→ la prise en compte des recommandations de la Commission Mobilité 21 et de l'observatoire de la saturation ferroviaire entre Nîmes et Perpignan (rapport n°009771-01 de mai 2016 du CGEDD), ayant mis en évidence la très forte utilisation de la ligne entre Montpellier et Béziers, limitant la capacité à accroître l'offre ferroviaire notamment en heures de pointe et freinant le développement du fret ferroviaire.

Le projet de LNMP est alors optimisé et le dossier d'enquête publique portant sur l'ensemble du projet est remis aux services de l'État en mai 2016, avant la réforme des évaluations environnementales des projets, plans et programmes consécutive au décret du 11 août 2016.

Le 1^{er} février 2017, la **Décision ministérielle n°4 entérine l'accord des partenaires sur la réalisation d'une première phase Montpellier-Béziers en cohérence avec les conclusions de la Commission Mobilité 21 et de l'observatoire de la saturation.**

Le dossier d'enquête publique sur le projet phasé, remis aux services de l'État le 30 août 2017, n'a cependant pas été instruit suite à la décision du Président de la République de suspendre les grands projets d'infrastructure dans l'attente des Assises de la mobilité.

2017-2020: du rapport Duron à la Loi d'orientation des mobilités (LOM)

Le 1^{er} février 2018, est remis le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI), dit « rapport Duron ».

Faisant suite aux Assises de la mobilité, et à la forte mobilisation des élus occitans à l'occasion de ces dernières (telle que la campagne «LGV Occitanie, OUI sur toutes les lignes», initiée par le Conseil régional), il confirme, concernant la LNMP, la réalisation de l'opération en deux phases, en donnant la priorité à la portion entre Montpellier et Béziers.

Il y est indiqué que, selon les scénarios, la phase 1 Montpellier-Béziers pourrait être réalisée entre 2023 et 2027, entre 2028 et 2032 ou entre 2033 et 2037. La phase 2 Béziers-Perpignan serait, au plus tôt, engagée en 2028, au plus tard après 2037.

Le 24 décembre 2019, la Loi d'orientation des mobilités (LOM), destinée à accélérer la croissance des nouvelles mobilités et à réussir la transition écologique, s'est inscrite dans le prolongement des préconisations du rapport du COI. Le parlement retient le projet comme prioritaire, en prévoyant la poursuite des études en vue d'un engagement des travaux de la section Montpellier-Béziers à l'horizon de 10 ans.

En outre, la LOM dans son article 4, prévoit la création d'un cadre juridique permettant de faire fonctionner de futurs établissements publics locaux « ayant pour mission le financement, sur un périmètre géographique déterminé, d'un ensemble cohérent d'infrastructures de transport terrestre dont la réalisation représente un coût prévisionnel excédant un milliard d'euros hors taxes ».

Le 20 février 2020, le préfet de la Région Occitanie a confirmé, en matière d'opérations ferroviaires, la suite des études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique pour la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.

Enfin, des conventions de financement pour un montant total de 10M€ sont en cours de signature pour la préparation de la phase d'enquête publique.



Mobilisation des élus occitans « oui ! sur toutes les lignes »

Projet d'Intérêt Général (PIG) 2019: l'actualisation des emplacements réservés du projet dans les documents d'urbanisme

Le PIG initial datant de 2000 sur l'intégralité du projet LNMP, il était nécessaire de l'actualiser, afin de libérer les emplacements réservés en dehors du nouveau tracé acté par la Décision ministérielle n°3. Il s'agissait également d'intégrer de nouveaux emplacements réservés par rapport à ceux de 2000.

Dans la perspective de cette actualisation, un dispositif de participation du public a été mis en place du 22 octobre au 23 novembre 2018. Des annonces ont été publiées dans la presse locale et nationale pour informer de la mise à disposition du public du dossier de PIG au siège des préfetures et sous-préfetures, Directions départementales des territoires, mairie, intercommunalités et syndicats mixtes concernés. Le dossier a également été mis en ligne sur un site internet dédié à la procédure de PIG avec cartes et registre numérique ouvert au public (173 observations émises).

Le 30 janvier 2019, trois arrêtés de qualification de PIG ont été signés par les préfetures de l'Aude, de l'Hérault et des Pyrénées-Orientales permettant l'actualisation des documents d'urbanisme. Ces arrêtés ont été publiés sur le site dédié au PIG et sur le site du projet LNMP. En parallèle, de nouvelles réunions d'information ont été organisées à la sous-préfecture de Narbonne (11 février 2019) et à la préfeture de Perpignan (14 février 2019), afin d'accompagner la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.



Site internet dédié à la procédure de PIG

1.4 > LE PROJET PORTÉ À LA CONCERTATION EN 2020



» LES OBJECTIFS POURSUIVIS EN PHASE 1 DU PROJET

Des gains de temps de parcours pour les voyageurs

Les sections à grande vitesse sont prévues pour une exploitation commerciale à 320km/h à compter de la mise en service, vitesse correspondant aux dernières lignes à grande vitesse mises en service (Tours-Bordeaux, Le Mans-Rennes).

Afin d'anticiper les évolutions futures, le tracé est conçu pour une vitesse de circulation jusqu'à 350km/h. Par ailleurs, comme toute nouvelle ligne à grande vitesse, la LNMP sera équipée du système de signalisation ERTMS favorisant une gestion plus efficace des circulations.

Les trains empruntant la ligne nouvelle bénéficieront d'une réduction de leur temps de parcours de 18 minutes environ entre Montpellier et Béziers dès la phase 1, bénéficiant y compris aux voyageurs à destination de Narbonne, Perpignan, Carcassonne ou Toulouse.

Une augmentation du nombre de TGV® et de TER

Le projet LNMP repose sur la création d'un doublet de lignes avec la ligne classique, permettant une montée en puissance de l'ensemble des services ferroviaires.

Plusieurs TGV® supplémentaires, et par conséquent un plus grand nombre de voyageurs pourront circuler sur les deux lignes, dès la mise en service de la première phase de la LNMP.

Le report d'une partie des trains à grande vitesse et de fret de la ligne classique vers la ligne nouvelle libérera de la capacité sur la ligne classique, générant de meilleures conditions de circulation. L'Autorité Organisatrice de Transports Régionale pourra notamment renforcer l'offre TER sur l'artère littorale, alors que les déplacements quotidiens domicile-travail en direction de Béziers, de Nîmes ou de Perpignan restent aujourd'hui dominés par l'automobile individuelle.

Un renforcement des capacités fret

La LNMP permet une mixité des circulations fret et trains à grand vitesse voyageurs sur l'intégralité du tracé de la phase 1. La compétitivité du fret ferroviaire sera améliorée, grâce à la mise en place d'une infrastructure robuste et capacitaire entre Montpellier et Béziers permettant :

→ des circulations «fret» plus nombreuses, plus fiables et plus rapides («autoroutes ferroviaires» et vitesse de 100/120km/h au départ des plateformes régionales);

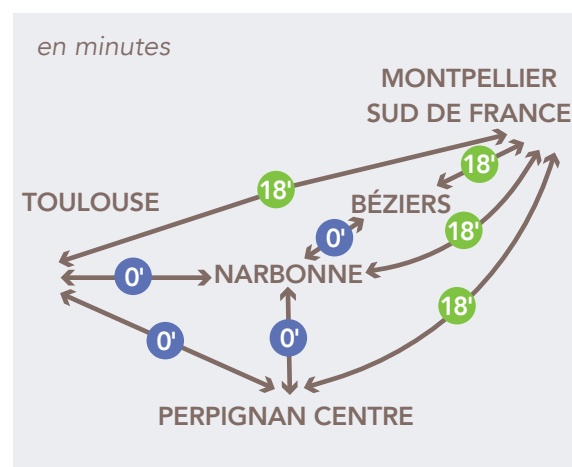
→ des sillons plus robustes pour la desserte du port de Sète;

→ une gestion facilitée d'itinéraires alternatifs, en cas d'incident sur l'une des deux voies ferrées, etc.

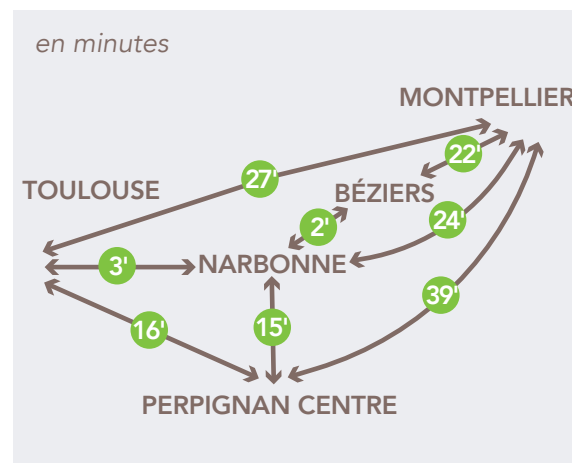
La première phase de la LNMP renforcera ainsi la capacité de transport ferroviaire du corridor majeur de marchandises européen, entre les pays du sud de l'Europe (Espagne et Portugal) et les pays à l'est de la France (Italie, Allemagne, Belgique...).

Cette amélioration de l'offre ferroviaire induirait également un report modal de la route vers le chemin de fer, évalué à 130000 poids lourds par an, mais aussi une réduction des problèmes de sécurité routière liés à la diminution du transport routier de marchandises.

GAINS DE TEMPS «VOYAGEURS DE LA 1^{RE} PHASE»



GAINS DE TEMPS OFFERTS AUX VOYAGEURS-PROJET GLOBAL



L'insertion du projet entre Montpellier et Béziers

La première phase Montpellier-Béziers s'inscrit dans les 3 secteurs suivants :

• **Le secteur des Vallées du Libron et de l'Hérault**

La traversée du secteur des Vallées du Libron et de l'Hérault est principalement marqué par des enjeux de préservation de la biodiversité, notamment dans les bois de Bourbaki et de Montblanc, zones refuges de l'avifaune et zones d'hivernage des batraciens. Le tracé est également conçu de façon à prendre en compte les risques de crue du Libron et de l'Hérault, afin notamment d'assurer la protection de plusieurs villages contre les inondations, et de préserver les champs captants pour l'alimentation en eau potable.

• **Le secteur du Bassin de Thau**

La traversée de ce secteur se fait par le versant nord du bassin de Thau, imposant une attention toute particulière à la ressource en eau, pour préserver une zone écologique et conchylicole fragile (Bouzigues, Loupian) les atouts touristiques (Balaruc-le-Vieux, station balnéaire reconnue pour ses centres de thalassothérapie) et l'alimentation en eau potable de l'agglomération sétoise (champs captants d'Is-sanka). Le tracé traverse par ailleurs un site classé comprenant le vignoble d'appellation Picpoul, et le périmètre de l'Aire de valorisation de l'architecture et du patrimoine (AVAP) de Loupian qui impose des dispositions architecturales.

• **Le secteur Gardiole et Mosson**

Le projet s'inscrit au sud de l'autoroute A9, adossé au versant nord du massif de la Gardiole, site classé ZNIEFF de type 2 et espace boisé classé, sensible au risque d'incendie. À l'approche de Montpellier, il traverse le relief de « Pioch Champ » par un tunnel afin de limiter l'impact paysager. Il traverse enfin la zone industrielle de la Lauze dans la zone périurbaine de Montpellier (Lattes et Saint Jean de Védas) caractérisée par des activités industrielles et commerciales, une agriculture interstitielle et des activités para-agricoles (élevage de chevaux), ainsi que de nombreuses friches en attente d'urbanisation, avant de se raccorder au Contournement de Nîmes-Montpellier (CNM), où le projet traverse le bois de Maurin.



Les 18 communes concernées par la phase 1 : Montpellier, Lattes, Saint Jean de Vedas, Villeneuve-lès-Maguelone, Fabrègues, Gigean, Poussan, Loupian, Mèze, Pinet, Pomérols, Florensac, Saint-Thibéry, Bessan, Montblanc, Cers, Villeneuve-lès-Béziers, Béziers.

LES AMÉNAGEMENTS PRÉVUS ENTRE MONTPELLIER ET BÉZIERS

- 1 raccordement au niveau de Montpellier
- 1 raccordement mixte au niveau de Villeneuve-lès-Béziers
- 1 base travaux convertible en base maintenance
- 1 sous-station électrique
- 1 aménagement de sous-station électrique existante
- 1 tranchée couverte de franchissement de l'A9
- 1 franchissement de l'autoroute A9 par un pont-rail
- 9 viaducs
- 1 tunnel

» LE COÛT ET LE FINANCEMENT

Le coût du projet

Le coût global de la première phase du projet, entre Montpellier et Béziers, a été arrêté par la Décision ministérielle n°4 du 1^{er} février 2017 à hauteur de 1,855 Md€ sur un coût du projet global de 5,520Md€ si il était réalisé en une seule phase. Ces montants, exprimés hors taxes et aux conditions économiques de juillet 2014, font actuellement l'objet d'une actualisation aux conditions économiques les plus récentes.



Le coût global de la première phase du projet intègre :

- la ligne nouvelle proprement dite ;
- les raccordements ferroviaires et les aménagements ferroviaires annexes (sous-stations électriques, base travaux, bases de maintenance, signalisation...);
- les adaptations des lignes existantes aux jonctions avec la ligne nouvelle (notamment équipements d'aiguillage, de signalisation, d'alimentation électrique);
- le raccordement des sous-stations électriques au réseau électrique à très haute tension de RTE ;
- les rétablissements des réseaux et voies de communications interceptées ;
- les mesures d'évitement et de réduction des impacts et notamment d'insertion dans les territoires (environnement naturel et humain, activités agricoles et autres activités économiques...) ainsi que les mesures de compensation des impacts résiduels.

Les acquisitions foncières seront estimées par les services départementaux des Domaines, auxquelles il conviendra d'ajouter les coûts d'occupations temporaires et de remises en état, de réaménagements fonciers, d'archéologie préventive, de défrichement et de dommages travaux.

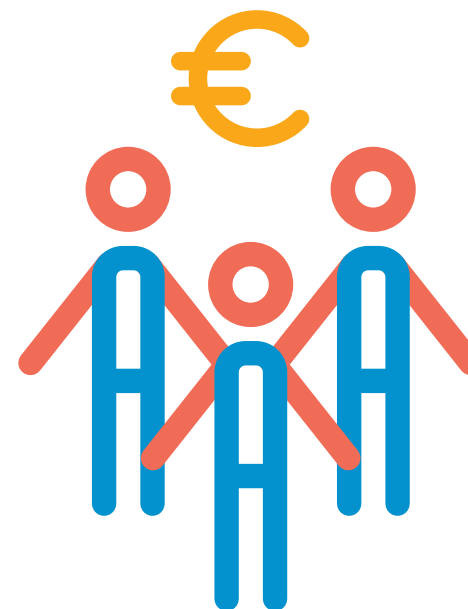


Le respect des préoccupations environnementales est un objectif permanent tout au long du processus d'élaboration, puis de réalisation du projet. La prise en compte des remarques formulées lors de la concertation puis de l'enquête préalable à la DUP permettra, lors de l'Avant-Projet Détaillé, de préciser la nature et d'affiner le coût de l'ensemble des mesures proposées.

Le financement

Afin de conforter la sécurité juridique de l'opération, la Décision ministérielle n°5 du 4 janvier 2021 demande au préfet de la région Occitanie d'engager les discussions avec les partenaires cofinanceurs pour établir un protocole d'intention de financement dans des délais compatibles avec la première phase du projet.

Il s'agit « de définir les modalités et les clés de financement prévisionnelles des études et des travaux de la ligne Montpellier-Béziers en explorant notamment deux pistes : une hypothèse de financement budgétaire et une hypothèse de financement par une société de projet ou de financement ».



Les options de financement du projet sont donc :

→ un financement « classique » :

Financement par l'État et les Collectivités territoriales pour lequel la participation de chaque partenaire est définie au travers de clés de répartition dans une convention de financement.

→ la création d'une société de financement :

Financement par un établissement public local doté de ressources fiscales propres. La création doit intervenir par ordonnance dans un délai de 24 mois à compter de la promulgation de la loi et sous 3 conditions :

- une décision de l'autorité administrative d'engager l'enquête publique ;
- une évaluation socio-économique préalable et une contre-expertise réalisée par le Secrétariat Général pour l'Investissement-SGPI confirmant une rentabilité socio-économique positive ;
- un plan de financement, approuvé par l'État et les Collectivités territoriales qui financent ces projets.

→ un montage comprenant une complémentarité de ces deux options, avec la création d'une société de financement prenant en charge une part des investissements et le financement du solde par les partenaires cofinanceurs.

La conclusion de ce protocole d'intention de financement de la Ligne Nouvelle entre Montpellier et Béziers est donc désormais une condition nécessaire à la mise à l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet.



02 LA CONCERTATION DE NOVEMBRE 2020 À JANVIER 2021

2.1 > LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

Dans sa décision n°2020/64/LNMP/8 du 3 juin 2020, la CNDP a établi dans son article 1 qu'il y avait « lieu de poursuivre la concertation assurant la bonne information et la participation du public jusqu'à l'enquête publique sur la partie du projet soumise à la prochaine enquête publique. ». La Commission précise, dans son article 2, que cette décision « ne s'applique pas aux autres parties du projet, (...) qui devront faire l'objet d'une nouvelle saisine ».

Toutefois, eu égard aux avancées significatives du projet au cours des dernières années, et particulièrement la décision de phasage intervenue postérieurement aux précédentes étapes de la concertation, SNCF Réseau a souhaité, en accord avec les garants désignés par la CNDP, étendre la concertation à l'ensemble du projet LNMP en définissant deux périmètres distincts d'information et de participation du public :

→ **Un dispositif d'information et de participation étendu au périmètre du projet global**, soit 49 communes concernées par les emplacements réservés du PIG 2019.

→ **Un dispositif renforcé d'information et de participation**, spécifique au périmètre de la phase 1, soit 18 communes sur le tracé entre Montpellier et Perpignan.

Ce double dispositif se fixait comme objectifs :

→ **D'informer le public sur l'état d'avancement de l'ensemble du projet** et la portée des décisions prises ; il s'agissait notamment de faire comprendre que cette nouvelle étape porte prioritairement sur la phase 1 du projet, celle qui fera l'objet de la demande de DUP ;

→ **De consulter le public sur les modalités d'insertion de la ligne nouvelle en phase 1**, notamment sur les thématiques environnementales, paysagères, foncières et les aménagements annexes nécessaires à la réalisation effective du projet : rétablissements routiers, bassins de rétention d'eau, compensations environnementales...

→ **De consulter le public sur le niveau de desserte ferroviaire** pour les usagers et l'offre mixte : voyageurs + fret.

LES GARANTS

Afin de veiller à la bonne information du public et au bon déroulement de la concertation, la Commission nationale du débat public a désigné pour cette nouvelle phase de concertation deux garants : Madame Sofia Aliamet et Monsieur Pierre-Yves Guiheneuf.

2.2 > LES MODALITÉS D'INFORMATION ET D'EXPRESSION DU PUBLIC

>> LES MODALITÉS PROPOSÉES LORS DE LA SAISINE DE LA CNDP

Dans le contexte sanitaire particulier lié à la pandémie de la Covid-19 et suite au premier déconfinement, les modalités proposées par SNCF Réseau à l'occasion de la saisine de la CNDP le 25 mai 2020 tenaient d'ores et déjà compte de l'évolution incertaine du contexte sanitaire et de la survenance possible d'une deuxième vague épidémique, imposant de nouvelles restrictions à la circulation et aux rassemblements des personnes.

Pour ces motifs, et conformément aux recommandations édictées par la CNDP le 4 mai 2020, SNCF Réseau a proposé un dispositif diversifié d'outils participatifs, permettant une complémentarité entre outils physiques et numériques, y compris vis à vis des publics éloignés de la décision publique.

Les modalités communes à l'échelle du projet global

Les modalités d'information et de participation du public étaient communes sur le périmètre global du projet :

→ Le site internet lalignenouvelle.com, permettant de s'informer sur les évolutions récentes du projet, de télécharger l'ensemble de la documentation disponible, et de formuler avis et questions au moyen d'un formulaire de participation.

→ Le film d'information sur le projet et le périmètre de la concertation, disponible sur le site internet et diffusé largement à l'échelle régionale via les réseaux sociaux.

→ Le dépliant d'information, reprenant les principales caractéristiques et objectifs du projet, et détaillant les modalités de participation à l'occasion de la concertation.

→ Une carte T, diffusée avec le dépliant d'information.

→ Des adresses emails et physiques pour interpellier directement la maîtrise d'ouvrage.

→ Un questionnaire numérique, comprenant une dizaine de questions, diffusé à l'échelle régionale via les réseaux sociaux.

→ Des expositions avec panneaux et dépliants dans les principales gares concernées par le projet (Montpellier, Béziers, Narbonne et Perpignan).

Parallèlement, et à l'instar de ce qui fut pratiqué à l'occasion des précédentes étapes de la concertation, il fut décidé de maintenir les 3 Commissions consultatives, destinées à l'information et à la participation des élus des 3 départements concernés par le projet global : l'Hérault, l'Aude et les Pyrénées-Orientales.

Les modalités spécifiques à l'échelle du projet phase 1

Compte-tenu du contexte sanitaire, il fut proposé de tenir une seule réunion publique, à Montpellier, dans le respect de la distanciation physique et des gestes barrière. En contrepartie, les modalités d'information et de participation du public étaient renforcées sur le périmètre de la phase 1 du projet :

→ Un débat mobile se proposait d'aller à la rencontre du public, en priorisant les lieux extérieurs tels que les parvis de gares, parcs-relais, marchés, etc. Un mur d'expression mobile, ou bien encore la mise à disposition du questionnaire sur des tablettes numériques, étaient prévus à l'occasion de ce débat mobile.

→ Une exposition temporaire sur le projet, ainsi qu'une urne destinée à recueillir les questions et avis exprimés, dans chacune des 18 mairies des communes concernées par la phase 1, dans la limite de leur capacité d'accueil.

→ La tenue de deux ateliers thématiques, portant sur les sujets préalablement identifiés comme majeurs lors des précédentes étapes de la concertation : l'impact agricole, viticole et environnemental, l'insertion paysagère et acoustique de la ligne, les modalités de la desserte et l'intermodalité.

» LES MODALITÉS RETENUES EN CONCERTATION AVEC LES GARANTS COMPTE-TENU DU CONTEXTE SANITAIRE

Des réunions en distanciel

Initialement prévue le 5 novembre, la réunion publique d'ouverture a dû être annulée en respect des directives gouvernementales classant alors la Métropole de Montpellier en « zone rouge ». Afin d'assurer l'information du public et sa participation dans les conditions se rapprochant au mieux d'une réunion en présentiel, il a été décidé de remplacer cette réunion par un rendez-vous hebdomadaire en visioconférence, les « rendez-vous visio du jeudi » (cf. p.39).

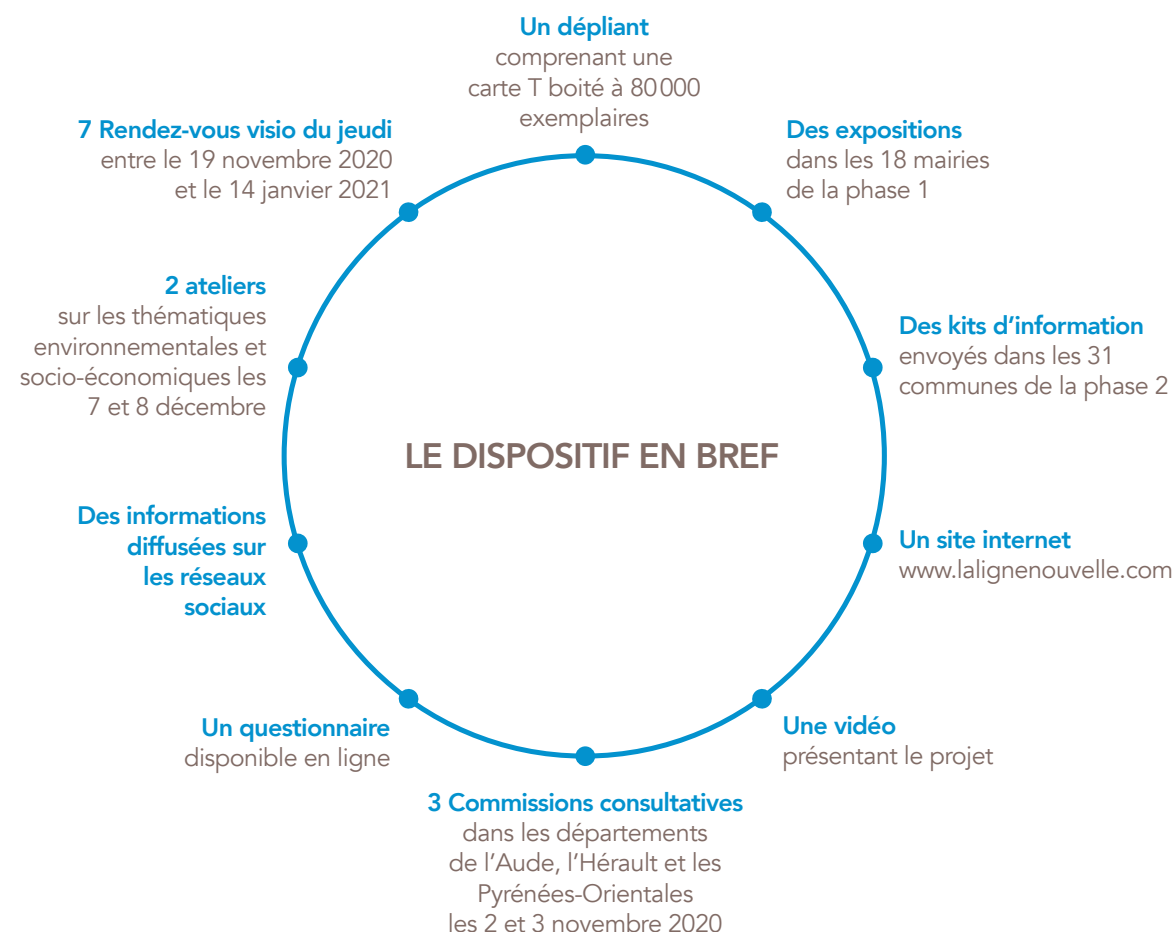
Les mêmes modalités techniques ont été mises en œuvre pour assurer la tenue :

→ des 3 Commissions consultatives organisées auprès des élus de l'Hérault, de l'Aude et des Pyrénées-Orientales ;

→ des 2 ateliers thématiques prévus sur l'insertion urbaine et environnementale du projet, et sur les modalités de desserte fret et voyageurs.

Une concertation prolongée

Initialement prévue du 2 novembre au 11 décembre 2020, la concertation a été étendue jusqu'au 15 janvier 2021 afin notamment d'organiser le cycle de 7 « rendez-vous visio du jeudi », de recueillir un nombre significatif d'avis et de contributions, et de compenser autant que possible l'absence des événements en présentiel initialement prévus.



03 LES RÉSULTATS DE LA CONCERTATION



3.1 > LE DISPOSITIF DE LA CONCERTATION

>> LES SUPPORTS DE COMMUNICATION

Le dépliant et son boîtage

Un dépliant cinq volets—dont le dernier consacré à la carte T—a été réalisé pour informer le grand public. Il comprenait une présentation du projet et des modalités de participation à la concertation.

Ce support de communication a été diffusé à plus de 80 000 exemplaires dans les boîtes aux lettres des habitations situées dans les 18* communes du tracé de la phase 1 une semaine avant l'ouverture de la concertation.

*Montpellier (3 quartiers sud-ouest), Lattes, Saint Jean de Védas, Villeneuve-lès-Maguelone, Fabrègues, Gigean, Poussan, Loupian, Mèze, Pinet, Pomérols, Florensac, Saint-Thibery, Bessan, Montblanc, Cers, Villeneuve-lès-Béziers, Béziers.

80 000 EXEMPLAIRES



Le dépliant diffusé dans plus de 80 000 BAL

Les expositions en mairie de la phase 1

Dans les mairies des mêmes communes, un kit d'exposition composé d'un roll up, de 100 dépliants (200 pour les communes de Béziers et Montpellier), 2 affiches et d'un registre a permis à chaque citoyen qui le souhaitait de s'informer sur le projet et d'exprimer un avis soit par le biais du registre à disposition ou par le renvoi de la carte T à découper dans le dépliant.



Le kit d'exposition installé en mairie de Saint Jean de Védas

Les kits de communication de la phase 2

Les 31** communes de la phase 2 ont elles aussi reçu un kit de communication contenant 100 dépliants et 2 affiches.

SNCF Réseau s'est tenue à disposition de l'ensemble des communes pour leur fournir tout support de communication jugé nécessaire—comme les vignettes réseaux sociaux—permettant ainsi d'informer le plus grand nombre du déroulé de la concertation.

**Lespignan, Nissan-lez-Enserune, Vendres, Sauvian, Bages, Caves, Coursan, Cuxac-d'Aude, La Palme, Marcorignan, Montredon-des-Corbières, Moussan, Narbonne, Néviau, Peyriac-de-Mer, Portel-des-Corbières, Roquefort-des-Corbières, Sigean, Treilles, Fitou, Baho, Baixas, Espira-de-L'Agly, Le Soler, Opoul-Périllos, Peyrestortes, Rivesaltes, Saint-Estève, Toulouges, Villeneuve-la-Rivière, Salses-le-Château, Perpignan.



Affiche mise à disposition des communes de la phase 2

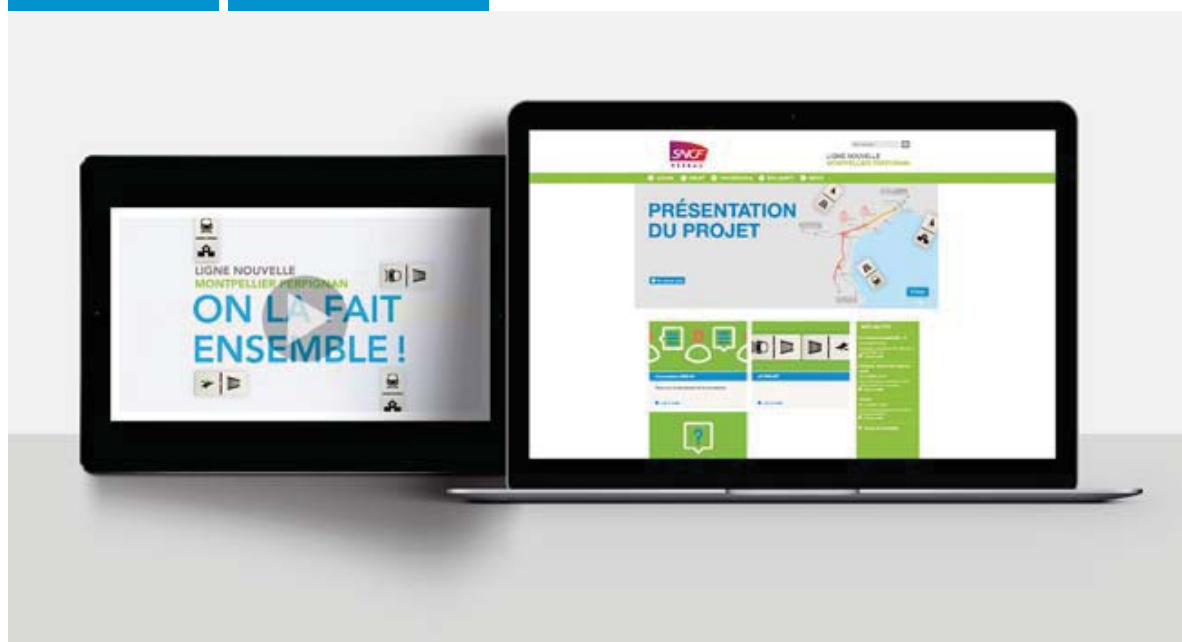
Le site internet

Dans un contexte sanitaire contraignant, le site internet du projet a fait l'objet d'une attention toute particulière. Il a été maintenu à jour afin d'informer sur le projet et l'historique de la concertation et a été utilisé comme un support de participation majeur via le formulaire d'expression, le questionnaire et les formulaires d'inscriptions aux différentes visioconférences. Durant la période de concertation, il a accueilli 15 550 visiteurs qui ont consulté

plus de 52 000 pages (dont 38 552 vues uniques). Un pic de trafic, lié à la campagne effectuée sur les réseaux sociaux, a pu être identifié la seconde quinzaine de novembre avec un record de près de 5 000 pages vues atteint le 15 novembre.

Riche de l'ensemble des supports produits, le site a enregistré plus de 9 400 documents téléchargés avec en tête les plans du tracé mis à disposition.

15 550 VISITEURS 38 552 VUES UNIQUES



Le site internet www.lalignenouvelle.com et la vidéo du projet

La vidéo

Disponible sur le site www.lalignenouvelle.com, un motion design de près de 3 minutes présentait le projet, ses objectifs, les précédentes étapes de concertation et le dispositif en place pour la concertation en cours.

Ce support a également été largement diffusé lors des différentes réunions.

» LES MOYENS D'EXPRESSION

La carte T

Intégrée au dépliant, la carte T a été retournée complétée à 105 reprises. Elle représente ainsi 5,58% des expressions. Près de 90% des coupons furent renvoyés complétés au mois de novembre 2020.

105 RETOURS



Carte T complétée

Le courrier et les registres

Le dispositif de concertation permettait également à chacun d'écrire au maître d'ouvrage par voie postale ou via les registres à disposition en mairie. Ces moyens de communications furent assez peu utilisés : 1 courrier papier et 4 commentaires sur les registres.

→ 3 registres retournés avec des avis

- 2 commentaires dans le registre disponible dans la commune de Fabrègues
- 1 commentaire dans le registre disponible dans la commune de Cers
- 1 commentaire dans le registre disponible dans la commune de Villeneuve-lès-Maguelone

→ 15 registres retournés vides

Le formulaire en ligne et les emails

Le formulaire d'expression disponible sur www.lalignenouvelle.com a été le plus sollicité avec 759 avis ou questions. Il représente 40,33% des expressions. Le pic de participation s'est logiquement observé au mois de novembre avec 83% des formulaires complétés. L'adresse email a été utilisée à 29 reprises.

759 AVIS OU QUESTIONS

Le questionnaire

Également disponible sur le site internet, le questionnaire a été complété à 515 reprises. Ce dernier a lui aussi connu un pic de fréquentation en novembre avec plus de 83% de questionnaires reçus.

Composé de 13 questions, il avait pour but de recueillir les usages ferroviaires et mobilités des répondants, leur connaissance du projet et leurs attentes.

Les réseaux sociaux

Instagram® et Facebook® ont été mis à contribution pour toucher le plus grand nombre. Trois campagnes sponsorisées ont été effectuées durant la période de concertation :

- du 14 au 29 novembre 2020 pour inviter à s'informer, à participer aux visioconférences et à déposer un avis,
- du 18 au 30 décembre 2020 pour annoncer la prolongation de la concertation et inviter aux visioconférences supplémentaires,
- du 4 au 12 janvier 2021 pour inciter à participer avant la clôture de la concertation.

Le nombre d'impressions (nombre de vues) cumulé dépasse 1,7 million et a enclenché plus de 11 000 clics vers le site internet du projet.

Les réseaux sociaux et en particulier Facebook® furent également mobilisés : les trois campagnes cumulées ont généré 237 commentaires, 787 réactions (likes...) et 192 partages soit 12,59% des expressions.

237 COMMENTAIRES 192 PARTAGES

Les visioconférences

Le dispositif de visioconférences au nombre de 12 organisé en lieu et place des rencontres physiques a rassemblé 309 personnes (soit 206 participants uniques) durant près de 17h d'échanges.

206 PARTICIPANTS

» 3 COMMISSIONS CONSULTATIVES

Les Commissions consultatives ont eu pour objectif d'informer et d'échanger avec les élus tout en bénéficiant de leur connaissance des enjeux de leurs territoires. Réunies par département sous l'égide du Préfet les 2 et 3 novembre 2020, ces commissions ont rassemblé 89 participants au total. Après un temps de présentation du projet et de ses enjeux par SNCF Réseau, les participants ont pu exprimer leurs interrogations et leurs avis.

Les rencontres bilatérales avec les élus

Ces entretiens avec les élus complètent le dispositif de dialogue et d'échange (120 entretiens réalisés depuis 2013). Il permet d'aborder les sujets propres à chaque territoire.

» 2 ATELIERS THÉMATIQUES

Pour préparer la définition du projet dans la perspective de l'enquête publique, un atelier environnemental (le sixième) a été organisé le 7 décembre 2020. SNCF Réseau y a convié les services de l'État et les collectivités territoriales, les chambres consulaires et les associations. Tout citoyen intéressé pouvait également y participer via un module d'inscription en ligne. L'atelier, organisé en visioconférence de deux heures, proposait en partage la problématique « comment favoriser l'insertion environnementale du projet ? ».

Après une présentation générale, les participants se sont répartis en deux sous-groupes de travail :

- « en matière d'insertion urbaine/intégration paysagère, pour préserver le cadre de vie dans les villes et villages »,
- « en matière de coordination, pour faire cohabiter, suivre et accompagner les mesures de compensation en faveur de la biodiversité et des activités agricoles ».

Ces sous-groupes ont travaillé autour de questions interactives permettant d'enrichir les échanges et de multiplier les avis des acteurs de terrain.

Sur le même principe, **un atelier socio-économique a été organisé le 8 décembre 2020**. Il proposait en partage la problématique « comment utiliser les capacités nouvelles du réseau ? ». Suivant le même déroulé que l'atelier environnemental et après une présentation générale, les participants se sont répartis en deux sous-groupes de travail :

- « par le fret ferroviaire, pour favoriser le report du transport de marchandise de la route vers le rail »,
- « par la grande vitesse et les trains du quotidien, pour améliorer la desserte du territoire et renforcer son attractivité, faciliter les trajets domicile-travail et encourager le report modal ».

Là aussi, des questions interactives ont permis de recueillir les attentes des acteurs de terrain sur les mobilités futures attendues du projet.

» 7 RDV VISIO DU JEUDI

La rencontre physique du public étant impossible au regard du contexte sanitaire, SNCF Réseau a mis en place un important dispositif de visio-conférences thématiques. **Ainsi, rendez-vous était donné tous les jeudis à 13h00 afin de permettre à chacun de s'informer et d'échanger avec les experts de l'équipe Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan. Sept visioconférences ont été organisées du 19 novembre 2020 au 14 janvier 2021, suscitant près de neuf heures d'échanges au total.**

- 2 sur les caractéristiques générales du projet : 19 novembre et 17 décembre 2020,
- 1 sur le tracé, les ouvrages hydrauliques et les modalités techniques : 26 novembre 2020,
- 2 sur le patrimoine agricole et viticole, et les acquisitions foncières : 3 décembre 2020 et 7 janvier 2021,

→ 1 sur l'insertion paysagère et acoustique de la ligne : 10 décembre 2020,

→ 1 sur les enseignements de la concertation : 14 janvier 2021.

Chaque visioconférence débutait par une courte présentation du projet et de la thématique abordée afin de laisser la place aux questions et débats. Ainsi, associations et citoyens ont pu poser leurs questions, exprimer leurs craintes et avis, soit directement en vidéo, soit en utilisant un « chat » écrit.

UN ANIMATEUR UNIQUE POUR ENCADRER LES VISIOCONFÉRENCES

Les 12 réunions organisées par SNCF Réseau ont été animées par un animateur unique. À chaque visioconférence, son rôle était de faciliter les échanges entre le public et les intervenants dans un contexte nouveau—rencontre digitale—pour chacun. Il s'est montré pédagogue concernant l'usage de la plateforme Teams, rappelant les règles d'échanges autant que nécessaire. Il a ainsi permis un dialogue fluide en reformulant au besoin certaines questions et réponses, en facilitant la compréhension de certains sujets complexes mais surtout en veillant à ce qu'il soit répondu avec précision à chaque question posée.

LA PRESSE EN A PARLÉ

Du 2 novembre 2020 au 15 janvier 2021, 58 articles sont parus tous modes de diffusion confondus.

Une majorité de ces publications est issue de la presse écrite (un peu plus de 66%) et régionale (89,47%). Un pic de diffusion a été réalisé lors des dix premiers jours de la concertation (23 articles) pour annoncer le nouveau temps d'échange et inviter les citoyens à participer.

Dans leur majorité, ces parutions présentaient le projet de façon globale (contexte, tracé validé, enjeux, calendrier de mise en service) et les modalités de concertation (adaptées au contexte sanitaire). Certaines publications (14%) n'ont pas manqué de noter les inquiétudes des citoyens et élus quant au tracé dans la Plaine du Roussillon avec notamment la traversée du village du Soler.

3.2 > SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS ET EXPRESSIONS

Tout au long de la concertation, **1 367 contributions (avis ou questions, écrites ou orales) ont été formulées.**



» SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS ÉCRITES

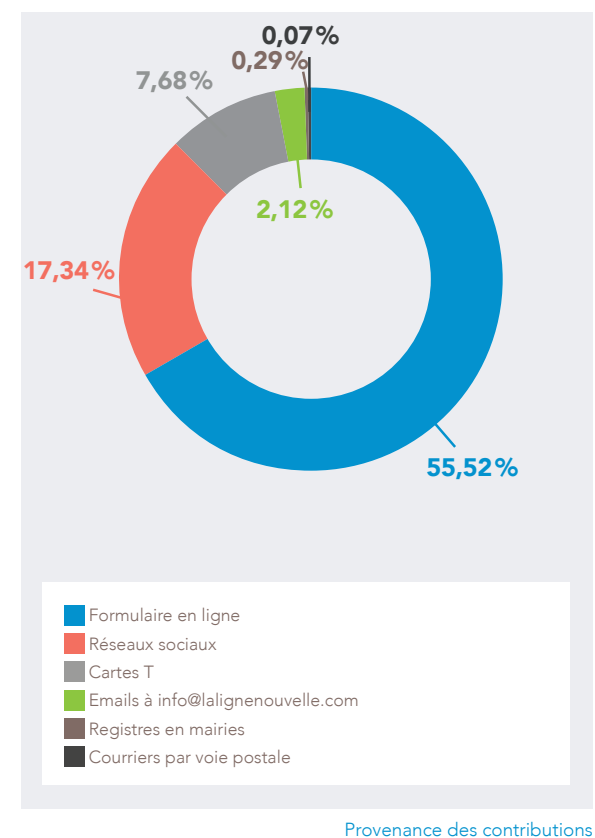
L'ensemble des contributions écrites représente un peu plus de 83% des expressions recensées. Elles proviennent à :

- 55,52% du formulaire d'avis et questions en ligne,
- 17,34% des réseaux sociaux,
- 7,68% des cartes T,
- 2,12% des e-mails envoyés à info@lalignenouvelle.com,
- 0,29% des registres disponibles en mairie,
- 0,07% des courriers adressés par voie postale à SNCF Réseau.

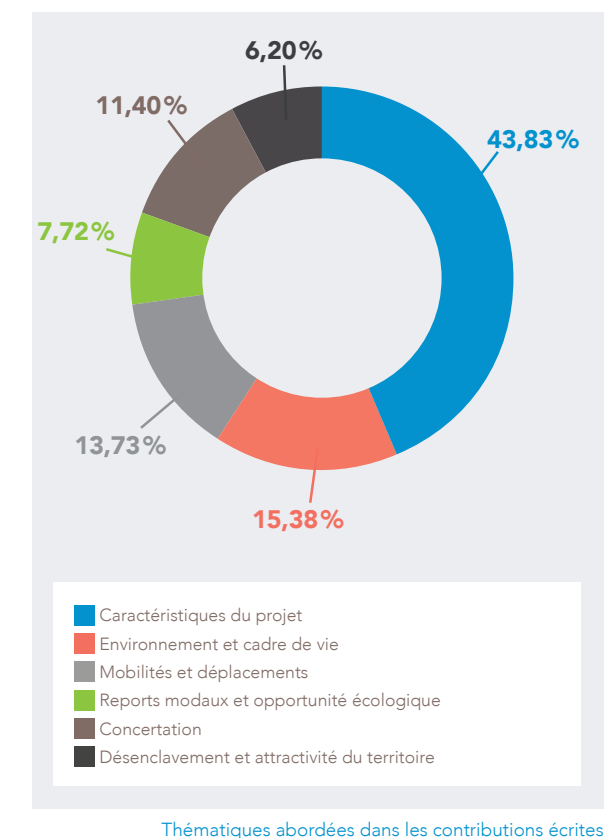
→ 0,29% des registres disponibles en mairie, → 0,07% des courriers adressés par voie postale à SNCF Réseau.

88,28% d'entre elles sont des avis et 11,82% sont des questions. Les questions adressées à SNCF Réseau proviennent à plus de 85% du formulaire disponible sur www.lalignenouvelle.com. De même, avec 64,37% des avis exprimés par le même support, le formulaire d'expression est le vecteur de contributions privilégié.

Sur l'ensemble des contributions écrites, 43,83% ont abordé les caractéristiques du projet. Viennent ensuite, l'environnement et le cadre de vie (15,38%), les mobilités et les déplacements (13,73%), les reports modaux et l'opportunité écologique (7,72%), la concertation (11,68%) et le désenclavement et l'attractivité du territoire (7,66%).



Provenance des contributions



Thématiques abordées dans les contributions écrites

Les avis exprimés sur l'ensemble du projet

• Un fort soutien au projet

De nombreux contributeurs ont souhaité utiliser les outils mis à leur disposition (formulaire internet, email, courrier, carte T...) pour exprimer un **fort soutien au projet, considéré dans de nombreux avis comme «urgent»**, estimant avoir «attendu trop longtemps cette ligne» qui «devrait déjà être terminée».

Sur un total de 1 135 contributions écrites, 566 – soit près de la moitié – témoignent de ce soutien.

1 135 AVIS ÉCRITS 566 AVIS EN FAVEUR DU PROJET

• Des objectifs compris et attendus

Les principaux objectifs du projet sont mis en avant par ces contributeurs. En premier lieu, **l'accès à la grande vitesse est réclamé dans de nombreux avis**, notamment dans les Pyrénées-Orientales. Comme le résume une contributrice, «*Perpignan relié à Montpellier serait un plus pour notre ville et département. Cela donnerait un coup de booster à notre économie, notre tourisme, la scolarité de nos jeunes étudiants. Le TGV permettrait de faire la jonction avec Barcelone ou Madrid. Nous nous sentirions moins isolé de Paris et des autres capitales européennes.*»

L'aspect écologique est également soulevé dans de nombreux avis qui estiment que «*dans le cadre des objectifs de réduction des émissions de carbone, cela permettra de créer des structures ferroviaires efficaces et rapides pour le transport de marchandises et de désengorger les autoroutes.*». Dans sa contribution, la FNE Languedoc-Roussillon indique ainsi que «*promouvoir le report du transport de marchandises (fret) sur les trains est un des objectifs majeurs pour contribuer à répondre au défi climatique, à réduire la pollution de l'air en Languedoc-Roussillon (enjeu sanitaire).*»

La **dimension internationale et européenne du projet** est également soulignée par les contributeurs qui rappellent à de nombreuses reprises le «*retard*» pris sur l'Espagne. Le projet est ainsi décrit comme «*indispensable pour relier la péninsule ibérique avec le reste de l'Europe. C'est le seul tronçon qui manque pour pouvoir voyager de Séville jusqu'à Berlin à grande vitesse.*».

L'échelle régionale, bien que moins évoquée, n'est pas oubliée par les contributeurs qui attendent des gains de capacité sur la ligne classique «*pour délester un axe saturé dans un bassin fortement peuplé, notamment entre Béziers, Sète, Montpellier, Nîmes et Alès, une zone de plus de 1 million d'habitants.*»

• Une vigilance sur le coût et l'impact environnemental

A *contrario*, deux motifs principaux sont mis en avant par les contributeurs se déclarant défavorables à l'ensemble du projet : **l'aspect environnemental**, principalement évoqué sous l'angle des nuisances sonores et visuelles, et **l'aspect budgétaire**, décrit par plusieurs contributeurs comme «*un gouffre financier*».

Ces deux motifs, souvent liés entre eux, sont également fréquemment opposés à l'argument du gain de temps, insuffisant aux yeux des opposants au projet. «*Arrêtons de tout saccager pour gagner du temps, le contexte actuel nous montre qu'il faut changer les choses et protéger notre environnement.*».

Pour d'autres, «*l'urgence est la maintenance du réseau existant, l'arrêt de la suppression des lignes de proximité et la réouverture de lignes essentielles pour le transport intérieur. La tempête Alex a montré que le réseau ferroviaire était indispensable pour le désenclavement de certaines vallées. Pas besoin de gagner 18 minutes sur un trajet, temps que l'on perd d'ailleurs lorsque les gares TGV ne sont pas situées en cœur de ville et ne sont accessibles qu'en voiture...*»

Enfin, plusieurs acteurs conditionnent leur soutien au projet à la prise en compte de revendications concernant plus spécifiquement la phase 2, et en particulier à la mixité de la ligne entre Béziers et Rivesaltes. C'est notamment le cas de ASSECO-CFDT ou d'Europe Écologie les Verts.

Les avis exprimés sur la phase 1

PHASE 1

Pourtant au cœur des enjeux de la concertation visant à préparer l'enquête publique, la phase 1 du projet fait quantitativement l'objet de peu de contributions, comparativement à la phase 2.

Dans sa contribution, la FNAUT Languedoc Roussillon estime que cette phase «*est bien conçue : en désencombrant la ligne classique, elle permettra d'améliorer la vitesse et la régularité des TER utilisés par les usagers quotidiens, des trains de fret, et des TER et TGV desservant Toulouse et Perpignan.*»

• La traversée des secteurs à enjeux environnementaux

Néanmoins, plusieurs enjeux environnementaux sont évoqués par les contributeurs pour qui «*Le tracé proposé est tout juste aberrant en ce qu'il détruira la Gardiole, la zone d'Issanka et les abords de l'étang de Thau.*». Certains demandent que «*les mesures compensatoires liées aux impacts du tracé(...) soient à la hauteur des enjeux environnementaux majeurs sur ces secteurs.*».

Dans sa contribution, la FNE Occitanie estime ainsi que «*la phase 1 de la LNMP sera environ 5 fois plus impactante pour la biodiversité que le CNM, au regard du nombre et de la valeur des enjeux présents sur son tracé. Il n'y a pas un kilomètre de ce tracé sans enjeu fort, avec la traversée du Massif de la Gardiole, de plusieurs zones Natura 2000, de ZNIEFF de type 1, de zones faisant l'objet de Plans Nationaux d'Action, de terrains du Conservatoire des Espaces Naturels. Ces sites sont d'importance majeure pour la conservation d'une longue liste d'espèces patrimoniales menacées, dont certaines viennent juste d'être découvertes.*».

Point le plus évoqué sur le tracé de la phase 1, **le Viaduc de Poussan fait l'objet d'alertes et de plusieurs demandes d'information** quant à ses caractéristiques techniques et esthétiques.

• La desserte de Sète

Enfin, **la question de la desserte TGV de Sète** préoccupe plusieurs contributeurs, qui interrogent la maîtrise d'ouvrage sur le nombre de trains qui y seront proposés et s'inquiètent de la pérennité de cette desserte.

Les avis exprimés sur la phase 2

PHASE 2

L'essentiel des avis recueillis concernant la phase 2 témoignent d'**une vive opposition à cette étape ultérieure du projet, tant dans son tracé que dans ses fonctionnalités.**

• Le contournement ouest de Perpignan

Concernant le tracé, une **forte opposition s'est manifestée à l'encontre du contournement ouest de Perpignan**. De nombreux avis postés par les habitants des Pyrénées-Orientales peuvent se résumer par la formule de la maire du Soler «*Pour la LNMP. Contre le contournement.*».

Trois arguments sont fréquemment avancés pour justifier cette opposition. Tout d'abord, plusieurs contributeurs remettent en cause l'opportunité d'un tel tronçon au regard des prévisions de trafic et d'une «**saturation qui n'est prévue que dans 30 ou 50 ans**». Dans sa contribution, l'Association PMCV juge ainsi que «*le contournement est une contrainte internationale pour laquelle on constate qu'elle est portée par des prévisions optimistes et erronées sur une saturation du trafic qui n'existe pas.*». **L'élément financier est souvent mis en parallèle avec les investissements consentis pour moderniser la gare de Perpignan**. De nombreux contributeurs craignent qu'elle soit «*sacrifiée*» : «*la ville de Perpignan a aménagé la gare SNCF pour permettre l'arrivée du TGV en ville. Le TGV est certes destiné à réduire les temps de trajet entre les principales villes du territoire mais il a surtout vocation à desservir au plus près les populations.*». D'autres soulignent le **risque de perte d'attractivité** qui représenterait le déroutement des TGV sur ce contournement.

• Un tracé contesté

Enfin, l'argument environnemental est fréquemment avancé. Outre l'impact viticole sur des territoires classés AOC, c'est le cas de la commune du Soler, dont les habitants se sont fortement mobilisés, qui est le plus cité. **De nombreuses contributions expriment ainsi leur opposition à un tracé qui «couperait la ville en deux»** et occasionnerait de nombreuses nuisances sur le cadre de vie, les commerces et le bruit. L'impact visuel de la ligne, qui serait construite en remblai à une hauteur de 8 à 10 mètres, est également contestée par l'association PMCV.

• **Les gares nouvelles de Béziers-est et Narbonne-ouest**

Les gares nouvelles de la phase 2 sont également souvent contestées. Plusieurs avis invitent à « se servir de l'exemple de la gare TGV de Montpellier Sud de France et ne pas recommencer cette erreur, en ne construisant pas les gares nouvelles de Béziers et Narbonne ».

Tout d'abord, le principe même de deux arrêts sur le trajet de la ligne nouvelle est remis en cause par plusieurs contributeurs estimant ainsi que « le plus logique et le moins onéreux pour les finances publiques c'est d'avoir une seule gare entre Béziers et Narbonne pour ne pénaliser ni les gens du bassin biterrois ni les gens du bassin narbonnais et pour un TGV plus rapide... ». Un emplacement est suggéré à Nissan où « la LGV et la ligne classique se croisent. Cela permet aux TGV à destination de Perpignan et Barcelone de pouvoir retourner sur la LGV et conserver le gain de temps et la libération de sillons qui sont à l'origine de ce projet ».

D'autres souhaitent à l'inverse le maintien des dessertes de Béziers et Narbonne par leurs gares centre.

Les emplacements de ces gares nouvelles sont également questionnés par de nombreux acteurs. C'est principalement le cas de la gare nouvelle de Béziers, dont l'absence de connexion TER est fréquemment soulevée. La gare de Narbonne, bien que faisant l'objet d'un nombre moins important d'avis, est questionnée sur le rebroussement. Pour la FNE, « les deux projets de nouvelles gares TGV excentrées à Béziers-est (sans correspondance ferroviaire) et à Narbonne-sud (incompatible avec les trajets Montpellier-Toulouse et avec la circulation du fret), doivent être remis en débat, ainsi que les interconnexions entre ligne classique et LNMP. »

• **Une demande de mixité sur l'ensemble de la ligne**

Cette mixité complète est souhaitée par de nombreux acteurs, notamment dans les contributions déposées par les associations. L'évitement des villages par les trains de fret et le transport de matières dangereuses, la cohérence du système ferroviaire, la pérennité de la ligne face au risque de saturation et de submersion, et les perspectives de développement à long-terme sont autant d'arguments mobilisés par des acteurs comme NoPasaran, la FNAUT, la FNE, ou CFDT-Asseco qui rappelle que le CESER a adopté à l'unanimité le 18 décembre

2018 un avis estimant « inacceptable » la non-mixité de la ligne sur le tronçon Béziers-Rivesaltes. Une pétition inter-associative, réclamant la mixité totale de la ligne et le réexamen des deux gares nouvelles, a ainsi recueilli 2424 signatures au 10 février 2021.

Cette demande de mixité totale s'accompagne de la revendication, portée par plusieurs contributeurs, d'un **tunnel sous le Massif des Corbières**. La pétition évoquée ci-dessus estime que cette solution « permettrait la mixité de la LNMP de bout en bout, ouvrirait des possibilités d'adaptation de la politique ferroviaire sur le long terme, et serait beaucoup moins impactant pour l'environnement ». Une revendication notamment partagée par la ville de Treilles, qui rappelle que « la ligne traverserait le territoire communal sur des viaducs et des remblais qui seraient très dommageables au milieu naturel de garrigue des Corbières Maritimes jusqu'ici protégée dans un corridor vert et une zone Natura 2000 ».

» SYNTHÈSE DES EXPRESSIONS ORALES

12 temps d'échanges et d'information organisés par visio-conférence :

→ 3 COMMISSIONS CONSULTATIVES

89 participants pour chacun des 3 départements traversés

- Hérault - 2 novembre 2020
- Aude et Pyrénées-Orientales - 3 novembre 2020

→ 2 ATELIERS THÉMATIQUES 65 participants

- Environnement et paysage - 7 novembre 2020
- Socio-économique - 8 novembre 2020

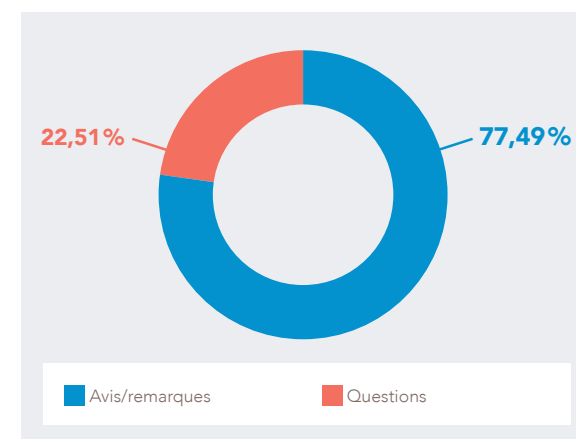
→ 7 RDV VISIO DU JEUDI 155 participants

- Caractéristiques générales du projet : 19 novembre et 17 décembre 2020
- Tracé, ouvrages hydrauliques et modalités techniques - 26 novembre 2020
- Patrimoine agricole et viticole, acquisitions foncières - 3 décembre 2020 et 7 janvier 2021
- Insertion paysagère et acoustique - 10 décembre 2020
- Premiers enseignements de la concertation - 14 janvier 2021

L'ensemble des interventions représente un peu moins de 17% des expressions recensées. Elles proviennent à :

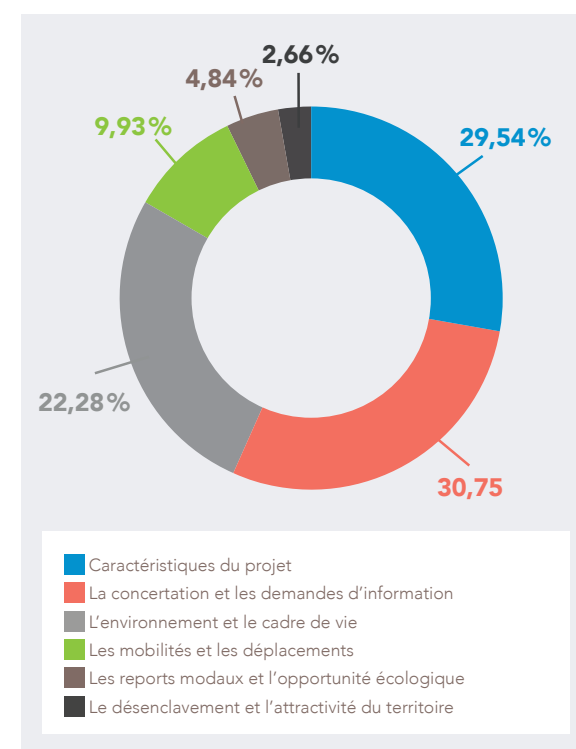
- 48% des RDV visio du Jeudi,
- 42% des ateliers,
- 10% des Commissions consultatives.

77,49% d'entre elles sont des remarques/avis et 22,51% sont des questions. Les questions furent essentiellement adressées à SNCF Réseau lors des rendez-vous hebdomadaires (près de 60%). Quant aux remarques, elles sont majoritairement issues des échanges lors des ateliers (plus de 47%).



Interventions orales

Sur l'ensemble des contributions exprimées lors des visioconférences, 29,54% ont abordé les caractéristiques du projet. Viennent ensuite la concertation et les demandes d'information (30,75%), l'environnement et le cadre de vie (22,28%), les mobilités et les déplacements (9,93%), les reports modaux et l'opportunité écologique (4,84%) et le désenclavement et l'attractivité du territoire (2,66%).



Thématiques abordées sur l'ensemble des contributions exprimées lors des visioconférences

Lors des Commissions consultatives

3 Commissions consultatives destinées aux élus (parlementaires, conseillers régionaux et départementaux, maires et conseillers municipaux) et présidées par les préfets ont été organisées les 2 et 3 novembre, en ouverture de la concertation. Elles ont réuni 89 participants cumulés et fait apparaître des préoccupations sensiblement différentes selon les territoires concernés.



Les Commissions consultatives par visioconférence

Dans l'Hérault

• **Contestation de la gare nouvelle de Béziers**

La pertinence de la réalisation de la gare nouvelle à Béziers-est a été interrogée par les participants. La commune de Villeneuve-lès-Béziers déplore notamment « l'impact de cette gare sur 100 à 120 habitations de la commune », alors qu'elle est excentrée et non raccordée au réseau TER. Elle soulève également la question de la « virgule de raccordement fret » et de sa vulnérabilité aux inondations. Des préoccupations partagées par le maire de Béziers qui, bien qu'indiquant ne pas souhaiter entraver l'avancée du projet, s'interroge sur l'utilité de cette gare nouvelle, notamment au regard de son impact sur le développement urbain.

• **Interrogations sur la cohabitation fret-voyageurs**

La question de la mixité de la phase 1 du projet suscite également plusieurs interventions, les élus rappelant leur soutien au déplacement des trains de fret vers la Ligne Nouvelle, afin notamment de dégager des capacités de circulations sur la ligne classique et de permettre une desserte plus fine du territoire par les TER. Le maire de Loupian s'interroge toutefois sur les modalités concrètes d'organisation de la cohabitation entre trains de fret et trains de voyageurs sur cette ligne, tandis que la maire de Villeneuve-lès-Maguelone rappelle que le développement du ferroutage nécessite une volonté politique et des mesures d'incitation à destination notamment des transporteurs.

• **Volonté de développement des transports régionaux**

Le vice-président en charge des Transports et de la Mobilité de la Région Occitanie rappelle la priorité accordée par la région au développement des TER et confirme que, comme l'a permis le CNM, le doublet de lignes sera utilisé pour promouvoir une augmentation significative du nombre de TER en circulation.

• **Inquiétudes sur l'intégration paysagère et le bruit**

Elles ont été soulevées par le maire de Lattes, interrogeant la maîtrise d'ouvrage sur les crédits prévus pour assurer l'entretien de ces aménagements, après leur mise en service. Il invite SNCF Réseau à constater le mauvais état (tags) des murs anti-bruit déployés sur le tracé de CNM, en comparaison avec ceux mis en place le long de l'autoroute A9.

• **Mise en conformité des documents d'urbanisme**

Présentée à cette occasion aux élus des communes concernées par la phase 1 dans l'Hérault, la mise en conformité des documents d'urbanisme n'a soulevé aucune remarque ou objection particulière.

La mise en conformité des documents d'urbanisme

Lorsqu'un projet n'est pas compatible avec les documents d'urbanisme en vigueur (ici 18 PLU-PLUi et 3 SCOT), l'enquête préalable à la DUP doit porter :

- sur l'utilité publique du projet
- sur la mise en conformité des documents d'urbanisme.

Réalisé par le maître d'ouvrage, le dossier de mise en conformité est soumis à l'avis du Préfet et à l'instruction de l'Autorité environnementale, et débattu en réunion d'examen conjoint.

La Déclaration d'Utilité Publique emporte mise en compatibilité du PLU, éventuellement modifié, afin de tenir compte des avis qui ont été joints et du résultat de l'enquête publique.



La Commission consultative de l'Hérault

Dans l'Aude

• **Inquiétudes sur le financement de la phase 2**

Plusieurs collectivités, dont le Département de l'Aude, la Communauté d'agglomération du Grand Narbonne, et Carcassonne Agglo, rappellent avoir d'ores et déjà participé au financement des études et leur engagement à contribuer financièrement à la phase 1 dont les travaux seront exclusivement situés dans le département de l'Hérault.

Ils demandent des garanties de réciprocité, craignant que les territoires concernés par la phase 1 puissent se désengager du financement de la phase 2. La création d'une société de financement, prévue par la LOM, est notamment souhaitée par le Département de l'Aude. À ces questions, la Région Occitanie répond par la voix du vice-président en charge des Transports et des Mobilités que le principe de réciprocité est porté « avec conviction » par la Région, « dans l'intérêt commun ».

• **Remise en cause du phasage**

S'ils comprennent la nécessité d'un phasage des travaux, plusieurs élus en regrettent le périmètre et jugent qu'il aurait été préférable de prévoir une phase 1 Montpellier-Narbonne. Carcassonne Agglo estime en effet que ce phasage aurait été de nature à rassurer les collectivités intervenant en phase 2, tandis que la Maire de Peyriac-sur-mer privilégie également cette option par la situation de nœud ferroviaire de Narbonne, carrefour entre Montpellier, Perpignan et Toulouse.

• **Impact viticole**

Cette question est notamment soulevée par le maire de Moussan, qui se fait le porte-parole de l'inquiétude des viticulteurs quant au calendrier d'acquisition des terrains et leur capacité à se projeter dans une reconversion de leur foncier.

Dans les Pyrénées-Orientales

• **Refus du contournement de Perpignan**

Les élus estiment que le contournement de Perpignan, uniquement dédié au fret, est inutile au vu des perspectives de trafic qui ne prévoient pas de saturation de la ligne actuelle avant 50 ans. La maire du Soler rappelle notamment que la communauté urbaine de Perpignan a rejeté ce contournement par un vote de mars 2017, et réitéré cette opposition lors de l'élaboration du SRADDET. La présidente du Conseil Départemental souligne quant à elle l'avis adressé aux préfets en novembre 2018, conditionnant la réalisation du tronçon Rivesaltes-Toulouges aux perspectives de saturation ferroviaire et favorisant la desserte de la plaine du Roussillon par la gare de Perpignan.

• **Contestation du tracé du Soler**

La traversée de la Commune du Soler est présentée comme un point dur par plusieurs élus, un sénateur du département l'estimant « *inacceptable par les habitants* ». Ils demandent que la ligne soit enterrée au droit de cette commune. La maire du Soler rappelle notamment son opposition aux emplacements retenus pour la construction de merlons hydrauliques, et souhaite que le refus de la population de voir la ville « coupée en deux » par la Ligne Nouvelle soit entendu.



La Commission consultative des Pyrénées-Orientales

• **Demande d'accélération du calendrier**

Le calendrier est jugé comme trop tardif par les élus, soulignant notamment l'urgence d'agir, compte-tenu de la vulnérabilité de la ligne actuelle face aux aléas climatiques. Le maire de Saint-Estève demande une accélération du calendrier pour permettre une DUP de la phase 2 d'ici à 2023 et un début des travaux avant 2034. Il déclare que la Communauté urbaine de Perpignan ne saurait s'engager dans le financement du projet sans garantie de réalisation de la phase 2 dès après la mise

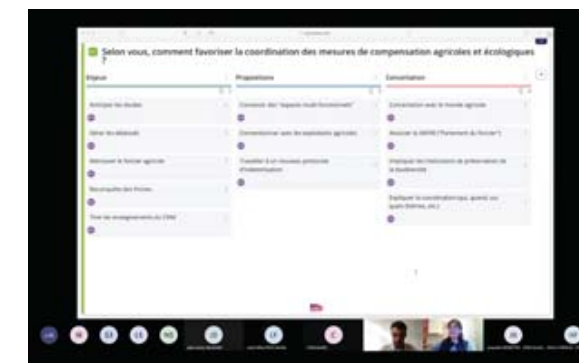
en service de la phase 1. Bien que « *consciente du temps que prennent les études et travaux* », la présidente du Conseil départemental décrit l'impatience des territoires et appelle à « *accélérer le mouvement* ». Compte-tenu du périmètre du projet, seul à représenter un chaînon manquant entre le Nord et le Sud de l'Europe, elle souhaite que le plan de relance de l'État soit mobilisé à cette fin.

Lors des ateliers

Deux ateliers ont été organisés les 7 et 8 décembre, portant respectivement sur l'insertion environnementale du projet et l'utilisation des capacités rendues disponibles par celui-ci. Ces ateliers, ouverts sur inscription aux associations et acteurs socio-économiques, ont réuni 65 participants en cumulé.

Atelier « Insertion environnementale »

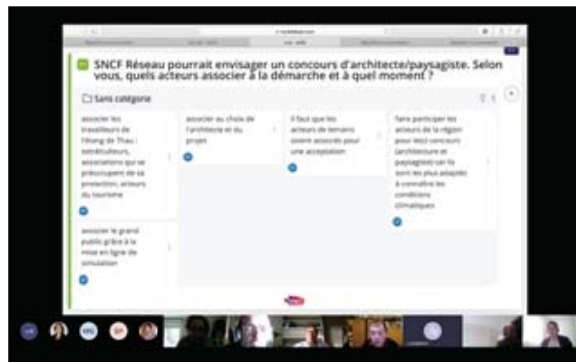
L'atelier « insertion environnementale » fut divisé en deux groupes de travail sur l'insertion urbaine et paysagère (19 participants) d'une part, les enjeux agricoles et écologiques (20 participants) d'autre part.



Échanges autour des attentes des participants-sous-groupe coordination, atelier environnement

• **Approbation de la proposition de concours d'architecte pour le Viaduc de Poussan**

Le groupe de travail sur l'insertion urbaine et paysagère a fait part de ses inquiétudes quant à l'intégration de la ligne en bordure de l'étang de Thau, et plus particulièrement le viaduc de Poussan, long de 1400m. Une insertion reconnue comme « *complexe* » par SNCF Réseau, qui indique que 3 solutions distinctes ont été étudiées et doivent faire l'objet d'études détaillées après affinement des contraintes. L'ensemble des participants à cet atelier se sont déclarés favorables à la proposition faite par SNCF Réseau d'organiser un concours d'architectes préalablement à la réalisation du viaduc.



Échanges autour des attentes des participants – sous-groupe insertion urbaine et paysagère, atelier environnement

Ils souhaitent que ce concours associe largement les acteurs locaux, dont les collectivités territoriales, professionnels du tourisme et associations de défense de l'environnement, et qu'il bénéficie d'une large publicité sur Internet et dans les mairies des communes concernées. La mise à disposition de simulations est également évoquée.

• **Recours aux entreprises et matériaux locaux**

Concernant les clauses à inscrire dans le cahier des charges de ce concours, plusieurs acteurs, dont ASSECO-CFDT OCPyréméd, souhaitent que soient intégrés des objectifs de coût carbone, comme cela avait été le cas pour le viaduc de Millau. Le recours à des entreprises locales, et plus particulièrement à des PME, ainsi que l'emploi de matériaux naturels et locaux, tel que le béton de chanvre, sont également souhaités par plusieurs participants, comme l'Observatoire du Pays de Thau.

• **Protections acoustiques**

Les acteurs présents demandent la mise en place de protections acoustiques à proximité des zones habitées et le long des ouvrages d'art. Il est suggéré de mettre en œuvre une « charte de protection des riverains », prévoyant une indemnisation au-delà des emplacements réservés, pouvant être dégressive selon la distance au tracé.

• **Tunnel des Corbières**

La réalisation d'un tunnel sous les Corbières est jugée préférable au tracé actuel. La ville de Treilles demandant plus précisément un tunnel plutôt qu'un viaduc entre Treilles et Caves.

• **Articulation entre protection de la biodiversité et du patrimoine agricole**

Le groupe de travail sur les enjeux agricoles et écologiques s'est quant à lui félicité de la poursuite de la concertation après détermination du tracé. Ils estiment en effet que, lorsque l'on ne peut éviter ou limiter les impacts, il est nécessaire d'anticiper et de concerter les mesures compensatoires afin de ne pas « oublier les délaissés », mais aussi d'éviter des phénomènes de tension foncière.

Les différents intervenants, représentant aussi bien les chambres d'agriculture que les associations de protection de l'environnement ou les collectivités locales, ont insisté sur la nécessité de ne pas opposer les enjeux de compensation agricoles et de biodiversité, mais de mettre en cohérence ces deux dimensions, dans le cadre des SCOT et des autres documents d'urbanisme.

• **Demandes sur les compensations individuelles et collectives**

Les participants demandent que les compensations soient locales et dans le même milieu, tout en les coordonnant aux différentes échelles du territoire pour éviter la concurrence entre la LNMP et les autres projets de territoire. Ils soulignent le rôle central de l'eau, tant pour les enjeux de ressource que pour la question hydraulique (ruissellement et inondation). Ils estiment essentiel de prendre en compte la commission locale de l'eau qui associe l'ensemble des acteurs (collectivités, agriculteurs...) et pourrait être un lieu de concertation pour le projet.

• **Recours au CRERCO**

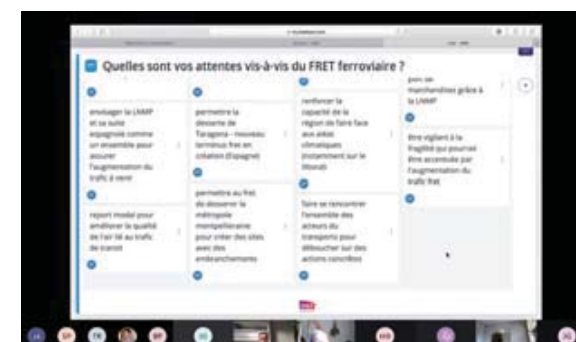
Concernant la création d'une instance de coordination des compensations, les participants se rejoignent pour demander d'éviter de multiplier les instances. De nombreux acteurs, dont Montpellier Méditerranée Métropole, soulignent l'existence du groupe CRERCO, mis en place par la Région depuis 2017, pour coordonner et mettre en réseau les bonnes pratiques ERC. Plusieurs intervenants représentant les associations de protection de l'environnement, telle la Ligue de protection des oiseaux, interrogent néanmoins la représentativité du CRERCO, et souhaitent que soient également associées les instances scientifiques comme le CNRS, ainsi que les associations locales.

Atelier «Utilisation des capacités nouvelles du réseau»

L'atelier «utilisation des capacités nouvelles du réseau» fut lui aussi divisé en deux groupes de travail traitant respectivement des problématiques fret (13 participants) et voyageurs (18 participants).

• **Attentes de développement de la multi-modalité fret**

Le groupe de travail sur le fret a permis de mettre en lumière les très fortes attentes, tant de la part des acteurs économiques, des collectivités locales occitanes et espagnoles, que des associations d'usagers, quant au développement d'infrastructures permettant d'opérer un report modal massif des marchandises de la route vers le rail. L'Association TGV Développement Languedoc-Roussillon, comme le Commissariat du Gouvernement espagnol pour le corridor européen rappellent que le port de Barcelone a doublé de taille ces dernières années et que l'absence d'infrastructures ferroviaires performantes conduirait à un afflux accru de camions sur les autoroutes frontalières. Le dynamisme et la réactivité du Port de Sète sont également salués.



Échanges autour des attentes des participants – sous-groupe fret, atelier socio-économique

• **Demandes de mixité totale**

Le périmètre retenu pour la mixité de la Ligne Nouvelle interroge plusieurs participants. La FNAUT Occitanie, notamment, s'exprime en faveur d'une mixité totale de la ligne, la fragilité de la ligne entre Narbonne et Perpignan pouvant devenir problématique en cas d'augmentation du trafic fret. Le Conseil de Développement de Toulouse Métropole souhaite a minima la mixité depuis Montpellier jusqu'à l'embranchement avec la ligne Toulouse-Narbonne, et estime que le risque de dégradation de la ligne actuelle n'incitera pas les chargeurs à modifier leurs habitudes d'achats de transport si la phase 2 n'est pas mixte. Il insiste sur l'existence de flux de marchandises transversaux, notamment entre les ports de Marseille et

Bordeaux. Un consensus s'exprime pour demander que le tronçon mixte de la plaine du Roussillon soit réalisé sans attendre la phase 2 du projet.

• **Demandes d'embranchements locaux**

Plusieurs participants estiment que la mixité doit profiter au développement des acteurs locaux et régionaux, l'Association TGV-Sud Territoires-Environnement réclamant une volonté politique pour réactiver les embranchements fret locaux et mettre sur pieds une instance de coordination des chargeurs régionaux.



Échanges autour des attentes des participants – sous-groupe voyageurs, atelier socio-économique

• **Réseau express métropolitain entre Nîmes et Sète**

Le développement des services régionaux, doivent représenter une solution aux problèmes de congestion automobile rencontrés par les grandes agglomérations. À ce titre, Montpellier Méditerranée Métropole explique attendre beaucoup du projet qui doit permettre, par la libération des sillons, de développer les gares et haltes ferroviaires, le cadencement de leurs dessertes et donc l'augmentation du report modal. La Métropole souhaite, conjointement avec la région Occitanie, développer un réseau express notamment entre Sète et Nîmes, et également donner accès à la grande vitesse à l'ensemble d'une aire urbaine de près de 650 000 habitants.

• **Desserte de Sète et du Bassin de Thau**

Plusieurs intervenants expriment leurs inquiétudes quant à la desserte future du Bassin de Thau, l'Observatoire de l'Étang de Thau considérant que ce territoire « a tous les inconvénients de la ligne nouvelle sans aucun des avantages ». Le SCoT de l'Étang de Thau abonde en ce sens et attend que SNCF Réseau tienne ses engagements quant au maintien de la desserte TGV de Sète. La question d'une gare nouvelle à Poussan, si celle de Béziers est ne devait finalement pas être retenue, est également posée.

• **Étude de trafics mixtes**

L'association Énergie TGV demande que soit étudiée la possibilité de trains mixtes à grande vitesse, en prenant exemple sur l'initiative de la société allemande NGT.

Lors des rendez-vous visio

Sept « rendez-vous visio du jeudi » ont été organisés du 19 novembre au 14 janvier, regroupant 155 participants en cumulé. S'ils ont traité de thématiques différentes (caractéristiques générales du projet, insertion paysagère et acoustique, patrimoine agricole et viticole, tracé et modalités techniques), plusieurs sujets y sont apparus comme récurrents et partagés par de nombreux acteurs.



Échanges des participants lors du RDV visio du Jeudi n°1

• **La question de la non-mixité de la phase 2**

Elle a été soulevée à de nombreuses reprises et étayée par différents arguments. En premier lieu, les événements climatiques de 2019 ont été rappelés par plusieurs intervenants, soulignant la vulnérabilité de la ligne classique entre Narbonne et Perpignan, en particulier au passage des étangs. Cette vulnérabilité est décrite comme un frein majeur au développement du ferroutage, jugé essentiel, voire inéluctable, par de nombreux acteurs. Certains, telle une élue de Castelnau-le-Lez, s'étonne que l'on puisse encore envisager des aménagements en bord de mer à long-terme.

• **Demande d'évaluation du risque sanitaire**

L'argument sanitaire a été largement utilisé au soutien de cette demande de mixité totale. La saturation de l'A9 par les poids-lourds est jugée comme un risque majeur pour la santé des habitants du territoire, le chiffre de 48 000 décès par an liés aux rejets de particules fines par les poids-lourds étant avancé par ASSECO-CFDTOCO-Pyréméd. Une étude de l'ARS est évoquée indiquant que les études de mortalité effectuées dans la région

suggèrent un taux d'incidence du cancer du poumon supérieur à Narbonne à la moyenne constatée en Occitanie. Plusieurs intervenants ont réclamé une évaluation socio-économique de ce risque sanitaire, susceptible à leurs yeux de compenser le surcoût financier que représenterait une mixité totale de la ligne. C'est le cas de la Commune de Treilles, qui demande l'évaluation de l'ensemble des externalités positives comme négatives : pollution, accidentologie, expropriations...



Échanges des participants lors du RDV visio du Jeudi n°4

• **Demande de tunnel dans les Corbières**

La traversée du Massif des Corbières a fait l'objet de plusieurs demandes de tunnel. L'argument financier est notamment contesté par l'association No pasaran, qui l'estime, sur la base de présentations antérieures entre 600 et 800 millions d'euros. D'autres, comme l'Association TGV Sud développement Languedoc-Roussillon, s'inquiètent à l'inverse d'un projet qui deviendrait non finançable en cas de réalisation d'un tunnel de 11 kilomètres de long.

• **Contestation des gares nouvelles**

Plusieurs participants regrettent l'absence de connexion TER à Béziers-est et font le parallèle avec la situation excentrée de la gare Montpellier-Sud de France. L'Observatoire de l'Étang de Thau estime à cet effet que les temps de parcours de ville à ville doivent être privilégiés sur les temps de parcours de gare à gare, ce qui réduit considérablement l'intérêt des gares nouvelles. Son remplacement par une gare permettant cette interconnexion à Nissan est notamment évoqué, tandis que d'autres estiment que ne pas faire les gares nouvelles permettrait de financer le tunnel sous les Corbières.

• **Impact viticole**

Les rendez-vous consacrés au patrimoine agricole et viticole ont notamment mis en lumière l'inquiétude des exploitants de l'appellation Picpoul de Pinet, qui disent craindre la disparition d'une partie de leur terroir d'appellation aux caractéristiques uniques (climat, altitude, qualité des sols et des hommes) impacté par le passage de la ligne nouvelle.

Par ailleurs, de nombreux participants à ces rendez-vous s'interrogent sur le calendrier d'acquisition, les modalités de compensation, et regrettent que les modifications du PIG aient conduit à des expropriations inutiles.

• **Poursuite de la concertation après DUP**

Le rendez-vous consacré à l'insertion paysagère et acoustique a fait ressortir une forte demande des habitants d'être associés aux études ultérieures, tant pour participer aux études de bruit et déterminer les protections phoniques adéquates, que pour donner leur avis sur l'insertion paysagère et les plantations qui seront utilisées.



Échanges des participants lors du RDV visio du Jeudi n°7

» **SYNTHÈSE DES RÉPONSES AU QUESTIONNAIRE**

Le profil des répondants

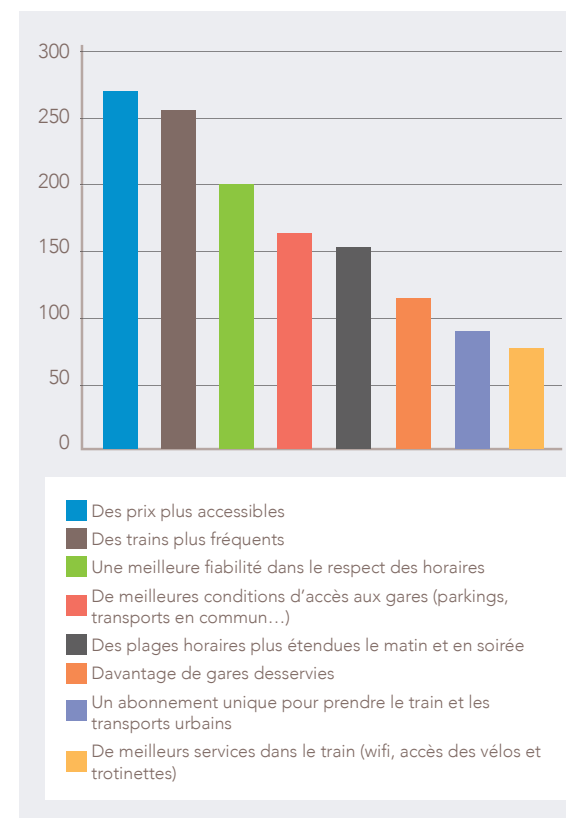
L'objectif premier du questionnaire numérique, notamment diffusé à l'échelle régionale sur les réseaux sociaux, était de s'adresser aux personnes habituellement éloignées de la concertation et des décisions publiques, afin notamment de mesurer leur connaissance du projet et de mieux connaître leurs attentes en matière de mobilité.

Une première analyse des résultats du questionnaire permet de considérer que cet objectif a été atteint, puisqu'il a fait l'objet de 515 réponses dont 171 l'ont utilisé pour exprimer un avis sur le projet.

Seuls 16 % des répondants se déclarent utilisateurs réguliers du train pour leurs transports du quotidien, ce qui est permis de bénéficier d'un éclairage pertinent quant aux conditions du report modal. Près d'un répondant sur 2 (49,42 %) n'utilise aujourd'hui le train que sur de la longue distance, en France et à l'international, au-delà des limites régionales.

54 % des répondants ont moins de 45 ans, ce qui est révélateur de l'impact des réseaux sociaux pour sa diffusion, et 86 % d'entre eux vivent dans l'un des trois départements concernés par le projet, avec une forte surreprésentation des habitants des Pyrénées-Orientales (40 % des répondants).

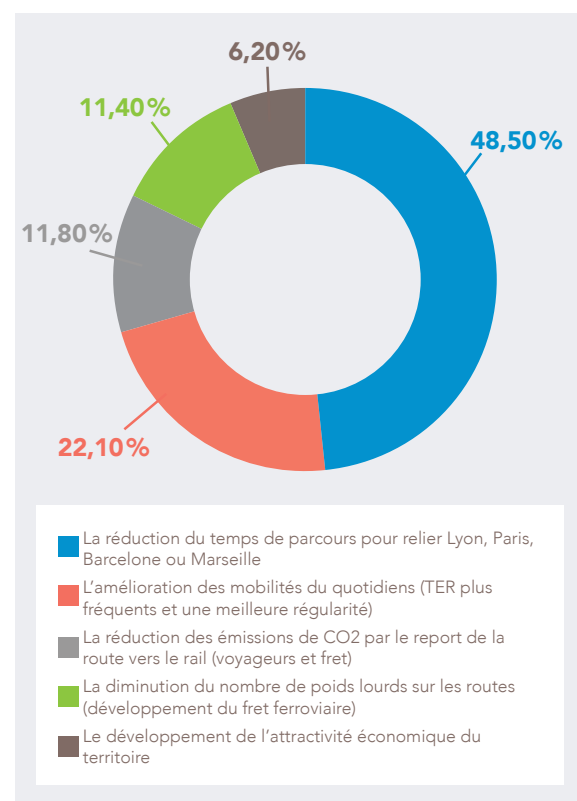
Les conditions du report modal



Les avis des répondants favorisant les conditions du report modal

La connaissance du projet et de ses objectifs

463 répondants, soit 92,4 %, déclarent connaître le projet, ce qui, rapporté au profil (plus jeune et moins usager du train que le participant moyen aux précédentes étapes de la concertation), témoigne d'un bon niveau d'information des habitants de la région sur celui-ci.



Les bénéfices les plus attendus du projet

Près d'un répondant sur deux (48,5%) priorise la réduction des temps de parcours comme premier objectif du projet. Parmi ceux-ci, les possibilités de report modal (TGV en remplacement de l'avion, TER en remplacement de la voiture) sont le plus souvent mis en avant comme l'atout majeur d'un gain de temps, ainsi que l'accessibilité accrue de la région permettant d'en renforcer l'attractivité.

22,1% estiment que l'objectif principal doit être le développement des TER. Ceux-ci insistent sur la nécessité de désengorger la ligne actuelle afin de pouvoir y proposer, notamment dans l'aire urbaine entre Montpellier et Sète, un service de type « RER métropolitain ».

11,8 et 11,4% des répondants priorisent respectivement la réduction des émissions de CO₂ et le développement du fret ferroviaire, avec des arguments similaires: désengorgement de l'autoroute

A9, enjeu climatique et nécessité de s'engager dans une transition écologique.

Enfin, 6,2% des répondants, principalement des habitants des Pyrénées-Orientales, priorisent l'attractivité économique du territoire, et citent notamment l'industrie touristique comme devant bénéficier de la ligne.

Avis exprimés via le formulaire

Une majorité (55%) des avis exprimés au moyen des questions ouvertes concernent les caractéristiques du projet. Parmi eux, on note de fortes demandes d'accélération du calendrier pour près d'un répondant sur 3, ainsi que la remise en cause de la nécessité de deux gares nouvelles, pour près d'un répondant sur 4. Enfin, le tracé est très fortement contesté par les habitants des Pyrénées-Orientales (23%).

Les préoccupations sur l'environnement et le cadre de vie sont le deuxième thème abordé par 17% des répondants. Parmi eux, une crainte de destruction de la biodiversité et des paysages est la plus mentionnée par les habitants des Pyrénées-Orientales, les autres sujets (nuisances sonores, « bétonisation ») étant répartis sur le linéaire.

15% des répondants s'expriment sur les questions de mobilité, dont plus de la moitié évoquent des demandes spécifiques de dessertes par la LGV. Ces demandes sont plus particulièrement exprimées par les habitants concernés par la ligne Toulouse-Narbonne. Les demandes de développement des trains du quotidien constituent l'autre moitié des interventions, notamment pour demander le maintien ou la création de petites gares, et leurs inquiétudes quant à la vulnérabilité des lignes face au risque de coupure.

7% des répondants évoquent le bénéfice pour l'attractivité et le désenclavement des territoires, et 1,7% les possibilités de report modal, dont les deux tiers pour le transport de marchandises.

Enfin, près de 5% des répondants ont utilisé ce formulaire pour saluer l'initiative de cette consultation, tout en regrettant néanmoins que la concertation n'ait pu être plus accessible au plus grand nombre.



04 LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION



UNE EXPÉRIENCE INNOVANTE, SALUÉE PAR LES PARTICIPANTS

À l'occasion de la dernière réunion en visioconférence portant sur les enseignements de la concertation, les acteurs ont été invités à dresser leur propre bilan du dispositif en distanciel mis en place.

Ces derniers ont unanimement salué l'initiative, soulignant « la qualité d'écoute et la bienveillance » ayant présidé à leur animation, permettant de donner la parole à tous ceux qui le souhaitaient, contrairement à une réunion publique classique. La possibilité de participer depuis chez soi à l'ensemble des événements prévus dans le cadre de la concertation, lorsque les déplacements impliquent de devoir faire des choix, a également été soulignée.

L'absence de rencontre physique leur apparaît néanmoins dommageable pour trois raisons principales: la difficulté pour les acteurs associatifs de coordonner et de partager leurs positions, l'absence des élus à l'occasion de ces rendez-vous visio, et la faible participation du grand public.

Plusieurs responsables associatifs estiment qu'il leur incombe désormais de se faire les relais sur le territoire des échanges ayant eu lieu en visioconférence, afin de parfaire l'information du public sur le projet.

Les enseignements pour l'ensemble du projet

Dans un contexte sanitaire inédit ayant imposé des conditions nouvelles de participation du public, SNCF Réseau salue la mobilisation et la qualité de la participation des acteurs du territoire ainsi que l'implication des garants qui ont veillé au bon déroulement de la concertation publique.

Le dispositif mis en place, bien que nécessairement imparfait, a permis des échanges riches, argumentés, et respectueux, où l'ensemble des demandes de prises de parole ont pu être satisfaites. Les outils déployés sur supports numériques, les expositions en mairies et la diffusion du dépliant d'information dans toutes les boîtes aux lettres des communes concernées par la phase 1, ont permis de diffuser l'information largement.

Le projet LNMP continue de bénéficier d'un fort soutien, tant parmi les élus que dans le grand public et ses objectifs restent largement partagés, à commencer par l'accès à la grande vitesse et la réduction des temps de parcours.

La notion de phasage du projet en deux étapes est globalement bien comprise et acceptée par le public, sous réserve d'une accélération du calendrier de réalisation, tant pour la première phase que pour la seconde.

Les enseignements pour la phase 1

PHASE 1

La phase 1 du projet, devant relier Montpellier à Béziers à l'horizon 2030, apparaît aujourd'hui comme globalement acceptée dans les caractéristiques proposées par le maître d'ouvrage, sous réserve de la prise en compte d'impacts localisés portant notamment sur:

- La qualité de l'insertion paysagère au niveau du raccordement de Lattes, et notamment la gestion de la qualité des ouvrages dans le temps;
- La protection de la biodiversité et du patrimoine dans le Massif de la Gardiole;
- L'insertion paysagère et environnementale dans le Bassin de Thau et plus particulièrement concernant le Viaduc de Poussan;
- Le maintien de la desserte du Bassin de Thau et en particulier la desserte TGV de la gare de Sète;
- La réduction de l'impact viticole et paysager sur le territoire AOC du Pinet, assortie de mesures de compensation individuelles et collectives sur ce territoire.
- Les mesures d'insertion urbaine pour le raccordement de la ligne nouvelle à la ligne classique sur les communes de Villeneuve-lès-Béziers et de Cers.

SNCF Réseau prend acte de ces attentes constructives et légitimes qui seront traitées lors des phases ultérieures avec les acteurs du territoire.

Les enseignements pour la phase 2

PHASE 2

La phase 2 du projet devant relier Béziers à Perpignan à l'horizon 2040 a fait l'objet de nombreuses contestations. SNCF Réseau et les partenaires cofinanceurs auront à les prendre en compte dans la poursuite des études en examinant:

- Les possibilités d'accélération du calendrier afin de permettre que les travaux de la seconde phase puissent débuter dès la mise en service de la phase 1;
- Les modalités d'une éventuelle mixité totale du tracé entre Montpellier et Perpignan et la possibilité de construire un tunnel dans la traversée du Massif des Corbières;
- Les conditions de la réalisation ou du report dans le temps du contournement ouest de Perpignan;
- Les modalités envisageables pour la traversée de la commune du Soler;

S'agissant des deux gares nouvelles qui ont fait l'objet de nombreuses critiques, il conviendra de réexaminer:

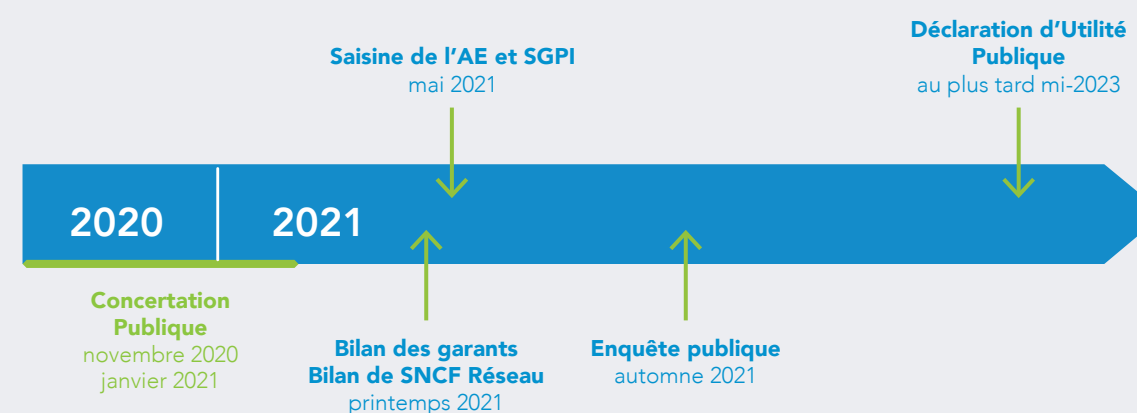
- Le coût, l'impact foncier et l'accessibilité urbaine et TER de la gare nouvelle de Béziers-est,
- Les conditions du rebroussement des TGV Montpellier-Toulouse en gare nouvelle de Narbonne-ouest et l'impact de cette manœuvre sur les temps de parcours;
- L'hypothèse de la construction d'une seule gare nouvelle, interconnectée TER, à Nissan.

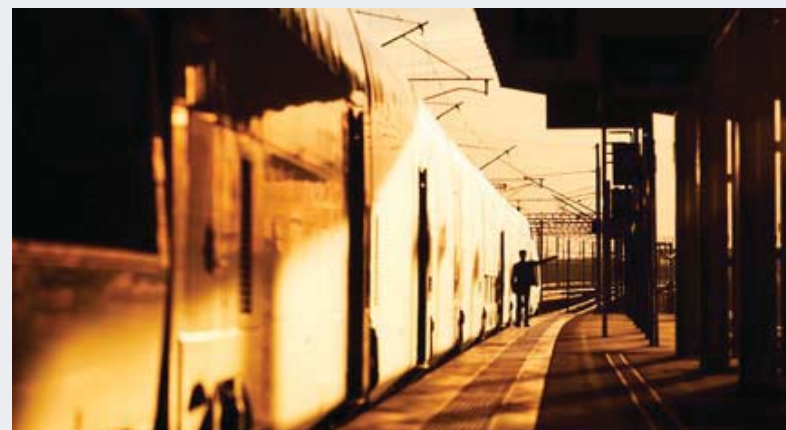
LES PROCHAINES ÉTAPES DU PROJET

Conformément à la Décision ministérielle n°5, SNCF Réseau procède à la mise à jour des études environnementales et des études socio-économiques, évaluant les impacts et les bénéfices du projet pour le territoire, dans l'objectif d'engager l'enquête préalable à l'utilité publique à l'automne 2021.

L'enquête publique sera une nouvelle occasion d'expression du public, auprès d'une commission d'enquête indépendante de la maîtrise d'ouvrage.

En fonction de la Déclaration d'Utilité Publique et des préconisations l'accompagnant, la mise au point finale du projet (caractéristiques techniques, intégration paysagère et environnementale, mesures compensatoires, calendrier préparatoire des travaux...) sera effectuée en concertation avec les territoires.





ANNEXES



SEANCE DU 3 JUIN 2020

DÉCISION N° 2020 / 64 / LNMP / 8

PROJET DE LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en son article L.121-12,
- vu la lettre en date du 15 février 2010 du Président de RFF sollicitant la désignation d'un tiers garant de la bonne mise en œuvre d'une démarche de concertation des acteurs et d'information du public, postérieure au débat public, dans le cadre d'une charte de concertation territoriale,
- vu la décision n° 2010/18/LNMP/5 du 3 mars 2010 désignant M. Jean-Pierre RICHER comme personnalité indépendante garante de la bonne mise en œuvre de la démarche de concertation postérieure au débat public,
- vu la décision n° 2013/51/LNMP/6 du 2 octobre 2013 donnant acte au garant et au maître d'ouvrage de leurs rapports et comptes rendus relatifs aux phases 1 et 2 de la concertation post-débat public,
- vu la décision ministérielle du 15 décembre 2013 enjoignant le maître d'ouvrage d'engager les études préalables à l'enquête publique,
- vu le bilan de la concertation dressé par le maître d'ouvrage sur la période novembre 2012-juin 2015,
- vu le rapport du garant relatif à troisième phase de concertation adressé à la CNDP le 23 juin 2015,
- vu la décision n° 2015/43/LNMP/7 du 7 octobre 2015 donnant acte du bilan du maître d'ouvrage et du rapport du garant concernant la concertation postérieure au débat public sur le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan ,
- vu la lettre en date du 25 mai 2020 du Président directeur général de SNCF Réseau et le document annexé, sollicitant la CNDP sur l'opportunité de relancer une nouvelle phase de concertation sur la première phase du projet sur le tronçon entre Montpellier et Béziers, qui est la seule du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan à faire actuellement l'objet d'un projet d'enquête publique,
- vu le document de positionnement de la CNDP du 4 mai 2020 sur les principes, formes et modalités du débat public pendant l'épidémie Covid-19,

Considérant que :

- le délai maximum de cinq ans imparti pour ouvrir l'enquête publique, à compter de la date de clôture du débat public, est dépassé,
- une enquête publique pour la déclaration d'utilité publique du projet entre Montpellier et Béziers est prévue,
- les circonstances de fait et de droit justifiant la partie du projet soumise à la prochaine enquête publique n'ont pas subi des modifications substantielles depuis la clôture du débat public,
- les objectifs poursuivis par la partie du projet soumise à la prochaine enquête publique n'ont pas changé depuis la fin du débat public,
- la participation du public a été poursuivie après la fin du débat public,
- le maître d'ouvrage a pris l'engagement de tenir une participation du public prévue à ce stade en novembre et décembre 2020, avant l'ouverture de cette enquête publique,

après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article 1 :

Il y a lieu de poursuivre la concertation assurant la bonne information et la participation du public jusqu'à l'enquête publique sur la partie du projet soumise à la prochaine enquête publique.

Article 2 :

Cette décision ne s'applique pas pour les autres parties du projet de ligne nouvelle Montpellier - Perpignan, qui devront faire l'objet d'une nouvelle saisine préalablement aux futures enquêtes publiques.

Article 3 :

Madame Sofia ALIAMET et Monsieur Pierre-Yves GUIHENEUF sont désignés garants chargés de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique sur la partie du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan soumise à la prochaine enquête publique.

Article 3 :

Les garants établiront un rapport annuel à la date anniversaire de leur désignation, qui sera joint au dossier d'enquête publique.

Article 4 :

La présente décision sera publiée au Journal Officiel de la République française.

La Présidente



Chantal JOUANNO

» REVUE DE PRESSE

MIDI LIBRE : 10 ARTICLES

29/10/20 Édition Béziers

« Le tracé de la ligne nouvelle par Villeneuve pose problème »

04/11/20 Édition Béziers

« Concertation publique sur la nouvelle ligne »

15/11/20 Édition Pyrénées-Orientales

« Le Soler ne veut pas être coupé en deux à cause du TGV »

23/11/20

« Ligne TGV Montpellier-Perpignan : consultation et ateliers en visio »

09/12/20

« Ligne à grande vitesse : le Conseil veut réfléchir »

13/12/20

« Dix points évoqués au dernier Conseil Municipal de l'année »

14/12/20

« Les pieds dans l'eau. C'est au sens propre l'image de lancement de campagne électorale choisie par les candidats audois d'Europe Écologie les Verts (EELV) aux prochaines élections régionales. »

19/12/20 Édition Hérault/Béziers

« Un vœu pour raccorder la ligne nouvelle TGV à la gare centre »

21/12/20

Transport « La Métropole finance 333000 d'études pour la future LGV »

14/01/21

« Béziers : L'espace culturel de Bayssan se termine, le jardin se prépare »

LA SEMAINE DU ROUSSILLON : 9 ARTICLES

28/10/20

« Ligne LGV Montpellier-Perpignan : concertations publiques du 2 novembre au 4 décembre »

04/11/20 Courrier des lecteurs

« Motion en faveur de la ligne LGV Montpellier-Perpignan »

04/11/20 Courrier des lecteurs

« Projet TGV, une nouvelle concertation »

12/11/20

« LGV : La durée du trajet entre Paris et Barcelone sera réduite de 18 minutes, mais pas avant 2034 »

18/11/20 Courrier des lecteurs

« Ligne nouvelle Montpellier Perpignan »

18/11/20 Vie locale

« L'enquête publique lancée à l'automne 2021 »

25/11/20 Courrier des lecteurs

« Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan »

25/11/20 Courrier des lecteurs

« Inquiétude sur le tronçon TGV »

13/01/21

« Pas au bout du tunnel : le tracé de la LGV fait toujours débat »

L'INDÉPENDANT : 7 ARTICLES

04/11/20 Édition Carcassonne

« Le "chaînon manquant" en chiffres »

04/11/20 Édition Narbonne

« Ligne Perpignan-Montpellier la concertation publique lancée »

12/11/20

« Ils ne veulent surtout pas d'un tracé qui oublie... Perpignan »

14/11/20 Edition Pyrénées-Orientales

« Le Soler ne veut pas être coupé en deux à cause du TGV »

15/11/20 Edition Perpignan

« Une ville coupée en deux ? »

15/11/20 Edition Perpignan

« TGV Montpellier/Perpignan : le comité de pilotage sur les rails »

30/11/20

« Perpignan : prise de contact « consensuelle » entre Carole Delga et Louis Alliot »

LE PETIT JOURNAL : 5 ARTICLES

04/11/20 Édition Béziers

« Assemblée générale TGV SUD Territoires-Environnement »

12/11/20 Édition Hérault

« Déclaration d'utilité publique avec la SNCF »

19/11/20 Édition Hérault

« La Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, sujet prioritaire pour l'État »

19/11/20 Édition Pyrénées Orientales

« Contournement inutile »

23/11/20 Édition Treilles

« Opposition municipale à la ligne à grande vitesse »

03/12/20

« Fin de la concertation publique à la ligne à grande vitesse »

OUILLADE.EU : 4 ARTICLES

12/11/20

« Le Soler/ ligne à grande vitesse Montpellier-Perpignan : Armelle Revel-Fourcade, Maire, apporte des précisions à propos du projet SNCF... »

12/11/20

« Montpellier-Perpignan/ ligne à grande vitesse (LGV) : à propos de la concertation publique... »

14/11/20

« Montpellier-Perpignan/ Ligne nouvelle à grande vitesse (LGV) : François Calvet, sénateur, « Je suis pour, mais... »

12/01/21

« P-O/PMCV*Association : Contribution à la nouvelle concertation sur la ligne à grande vitesse (LGV) Montpellier-Béziers-Perpignan »

MADEINPERPIGNAN.COM: 2 ARTICLES**15/10/20**

« Un train vaut mieux que deux tu l'auras | LGV Perpignan-Montpellier en 2030 ? »

06/11/20

« Concertation publique à la SNCF autour de la LGV

20 MINUTES: 2 ARTICLES**04/11/20** Edition Grand Montpellier

« Une concertation pour la LGV »

26/11/20 Edition Grand Montpellier

« Pourquoi la LGV tarde-t-elle ? »

LA LETTREM.FR: 2 ARTICLES**06/11/20** Edition Aude/Hérault/Pyrénées Orientales

« Montpellier-Perpignan: lancement de la concertation publique en ligne »

16/12/20

« La LGV entre Montpellier et Béziers est envisageable en 2029, assure Michaël Delafosse »

LA GAZETTE DE MONTPELLIER: 2 ARTICLES**12/11/20**

« Le TGV Montpellier-Béziers à l'étude »

16/12/20

« LGV: la ligne Montpellier-Béziers « au mieux en 2029 »

FRANCE 3 LANGUEDOC-ROUSSILLON: 1 ARTICLE**03/11/20**

« Transport: concertation sur la ligne nouvelle »

FRANCE 3 OCCITANIE: 1 ARTICLE**04/11/20**

« De Montpellier à Perpignan: lancement d'une concertation publique en ligne sur la future ligne TGV »

ACTU.FR: 1 ARTICLE**04/11/20**

« Concertation publique: « que pensez-vous de la future ligne TGV Montpellier-Perpignan ? »

FRANCE BLEU OCCITANIE: 1 ARTICLE**04/11/20**

« La concertation publique sur la ligne à grande vitesse Perpignan-Montpellier est lancée »

LE TRAVAILLEUR CATALAN: 1 ARTICLE**13/11/20**

« Concertation sur la ligne à grande vitesse LGV. SNCF Réseau annonce le début de la concertation publique portant sur la ligne nouvelle à grande vitesse qui doit relier perpignan à Montpellier. »

LA MARSEILLAISE: 1 ARTICLE**13/11/20**

« La LGV Montpellier-Perpignan remise sur les rails en attendant les fonds ferroviaire »

ACTU.FR: 1 ARTICLE**16/11/20**

« LGV Montpellier-Perpignan: la Région Occitanie parmi les pilotes du projet »

TOULECO: 1 ARTICLE**17/11/20**

« Transports. La LGV Montpellier-Perpignan avance »

ENTREPRISES OCCITANIE: 1 ARTICLE**17/11/20**

« Le projet LGV Montpellier-Perpignan à nouveau sur les rails »

66NEWS: 1 ARTICLE**18/11/20** Société

« LGV Montpellier-Perpignan: une enquête publique programmée en 2021 »

L'INDÉCAPANT: 1 ARTICLE**18/11/20** Bessan

« Nouvelle étape pour la ligne à grande vitesse entre Montpellier et Perpignan: Bessan concerné »

TOULOUSE INFOS: 1 ARTICLE**18/11/20** Occitanie

« La LGV Montpellier-Perpignan, sujet prioritaire pour l'État »

ECOMNEWS: 1 ARTICLE**19/11/20**

« Comité de pilotage de LGV: Qu'en est-il de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan ? »

HERAULT TRIBUNE: 1 ARTICLE**19/11/20** Bessan

« Bessan concerné par la nouvelle étape du projet de la LGV entre Montpellier et Perpignan »

MOBILITÉS MAGAZINE**01/12/20**

« Vers l'enquête d'utilité publique pour la LGV Montpellier-Perpignan »

METROPOLITAIN: 1 ARTICLE**18/12/20**

« Montpellier / Conseil de Métropole: de la gestion de l'assainissement à la lutte contre la précarité »

FNAUT: 1 ARTICLE**22/12/20** Communiqué de presse

« Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan: la FNAUT demande une révision complète de la phase 2 Béziers-Narbonne »

RAIL PASSION: 1 ARTICLE**03/01/21**

« LGV Montpellier-Perpignan: le prolongement en concertation »

RAIL DU SUD**09/01/21**

« Perpignan-Figueras: dix ans mais une offre à dynamiser, entre régions moyennes comme vers le reste de l'Europe »

LETTRE DES ELU-E-S DE L'ANECR DU GROUPE NOUVEAU MONDE**DÉC 2020 / JANVIER 2021**

« Arrêtons de tergiverser: Oui à la LNMP, raccordée en gare-centre de Béziers »

EELV**16/01/21**

« Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan »

PUBLICATIONS SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX**TWITTER**

31/10/20: Tweet de Voie du Midi

10/11/20: Tweet de Ville de Montpellier

10/11/20: Tweet de Econews_agenda

10/11/20: Tweet de EELV Transports

12/11/20: Tweets de Ouillade.eu

20/11/20: Tweet du Rassemblement National

21/11/20: Tweet de Ecomnews

23/11/20: Tweet de SNCF Réseau

23/11/20: Tweet de MidiLibre Eco

25/11/20: Tweet de 20 minutes

26/11/20: Tweet des Usagers SNCF Gard

27/11/20: Tweet de Commission Transport EELV

27/11/20: Tweet de Ville de Bessan

01/12/20: Tweet de Mobilités Magazine

03/12/20: Tweet de Ville de Bessan

03/12/20: Tweet de L'Indécapant

15/12/20: Tweets de Eurosud Team

17/12/20: Tweet de Montpellier 3M

17/12/20: Tweet de Territoires de Progrès Occitanie

17/12/20: Tweet de Patricia Mirallès

22/12/20: Tweet de FNAUT

23/12/20: Tweet de AUTA FNAUT Auvergne

27/12/20: Tweet de Commission Transport EELV

03/01/21: Tweet de Rail Passion

08/01/21: Tweet de EELV Montpellier

08/01/21: Tweet de Commission Transport EELV

11/01/21: Tweets de Commission Transport EELV

15/01/21: Tweet de Commission Transport EELV

17/01/21: Tweet de EELV Montpellier

17/01/21: Tweet de Coralie Mantion

13/01/21: Tweets de Ouillade.eu

FACEBOOK

10/11/20: Publication de CGT Établissement Traction produit train Paris Sud-Est SNCF

10/11/20: Publication de Ville de Montpellier

10/11/20: Publication de Montpellier Méditerranée Métropole

12/11/20: Publication de Roquefort des Corbières

12/11/20: Publication de Sébastien Ménard

12/11/20: Publication du Soler: Communiqué de Madame La Maire

12/11/20: Publication du Collectif de Défense Axes Sud Normandie

12/11/20: Publication de Midi Libre Perpignan

20/11/20: Publications du Rassemblement National

20/11/20: Publication de la Mairie de Peyrestortes

28/11/20: Publications de 20 minutes

03/12/20: Publication de l'Hérault Direct

14/12/20: Publication de Hermeline Malherbe

22/11/20: Publication de CGT Gares&Connexions

23/12/20: Publication de FNAUT

23/12/20: Publication de MontpellierCitoyens

23/12/20: Publication de Ville du Crès

03/01/21: Publication de Rail Passion

04/01/21: Publication de Action Pays Catalan

03/01/21: Publications de Commission Transports et Territoriales EELV

11/01/21: Publications de Commission Transports et Territoriales EELV

15/01/21: Publications de Commission Transports et Territoriales EELV

12/01/21: Publication de Les Robines

6.4.2. Bilan des garants - version provisoire de mai 2021

RAPPORT DES GARANTS

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN PHASE 1

CONCERTATION DE SUIVI
2 NOVEMBRE 2020 – 15 JANVIER 2021

Sofia ALIAMEY
Pierre-Yves GUIHENEUF
Désignés par la Commission nationale du débat public

Rapport d'étape établi le 25 mai 2021

Rapport des garants

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN PHASE 1

CONCERTATION DE SUIVI
2 NOVEMBRE 2020 – 15 JANVIER 2021

Sofia ALIAMEY
Pierre-Yves GUIHENEUF
Désignés par la Commission nationale du débat public

Rapport d'étape établi le 25 mai 2021.

*Ce document sera complété par un rapport final qui
sera établi fin 2021, à la veille de l'enquête publique.*

Sommaire

FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET	4
LES CHIFFRES CLES DE LA CONCERTATION	7
RAPPEL DES ENSEIGNEMENTS ET DES RECOMMANDATIONS DU DEBAT PUBLIC de 2009 et des CONCERTATIONS de 2010 à 2016.....	9
Le débat public	9
Poursuite des études et concertation de 2010 à 2011.....	10
Précisions sur le projet de 2012 à 2015.....	10
Suspension de la concertation de 2016 à 2020.....	11
Premiers enseignements sur la durée du projet.....	12
MISSION DES GARANTS	12
Le rôle et la mission des garants nommés par la CNDP	12
Les enjeux de la concertation sur la LNMP.....	13
ORGANISATION ET MODALITÉS DE CONCERTATION	13
Les modalités initiales envisagées par la maîtrise d'ouvrage.....	14
Recommandations des garants concernant ces modalités.....	15
Adaptation des dispositifs au contexte sanitaire	16
RESULTATS DE LA CONCERTATION.....	17
Synthèse des arguments exprimés.....	17
Avis des garants sur le déroulé de la concertation et recommandations.....	29
Remarques sur le déroulement et l'organisation.....	29
Recommandations.....	31
ANNEXES	32

FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET

MAÎTRE D'OUVRAGE

SNCF Réseau

CONTEXTE

Le contexte de la concertation est marqué d'une part par le fait qu'il s'agit d'un projet particulièrement long et par la situation sanitaire de 2020.

Un projet long

Le projet Ligne nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) est particulièrement long puisqu'il a démarré dans les années quatre-vingt-dix. Si certaines parties (contournement de Montpellier et gare nouvelle de Montpellier Sud de France) ont été mises en œuvre à la date de rédaction de ce rapport, ce n'est pas le cas pour le tracé entre Montpellier et Perpignan. Les principales étapes sont retracées ci-dessous et l'évolution du projet et de la concertation est décrite plus loin.

La durée du projet se traduit notamment par deux éléments qui ressortent nettement des propos des participant.e.s. D'une part, une certaine lassitude, voire une exaspération, pour ceux qui appellent à la réalisation du projet de leurs vœux. D'autre part, l'oubli de certaines orientations prises il y a des années ou des motivations des choix qui ont été effectués. Nous y reviendrons plus loin.

Principales étapes du projet (les étapes de 2009 à 2021 sont détaillées plus loin).

- 1995 : Avant-projet sommaire.
- 2000 : le projet est qualifié de Projet d'intérêt général.
- 2009 : Débat public CNDP (3 mars au 3 juillet) et décision de SNCF Réseau de poursuivre des études (26 novembre).
- 2010-2011 : Concertation post-débat public (Etape 1) avec un garant CNDP (M. Richer)
- 2011 : Décision ministérielle n°1 (14 novembre 2011) actant la Zone de Passage Préférentielle (ZPP).
- 2012-2013 : Poursuite des études et première phase de concertation sur l'étape 2.
- 2013 : Décision ministérielle n°2 (15 décembre) actant la création de deux gares nouvelles à Béziers et Narbonne ; mixité de la ligne entre Montpellier et Béziers.
- 2014-2016 : Définition du tracé et nouvelle phase de concertation sur l'étape 2.
- 2015 : Saisine de la CNDP (15 septembre) qui recommande la poursuite de la concertation avec garant.
- 2016 : Décision ministérielle n°3 (29 janvier) fixant tracé, raccordements, implantation des gares

- 2019 : Registre numérique ouvert au public. Confirmation de la qualification « PIG - Projet d'intérêt général » (30 janvier). Inscription comme projet prioritaire dans la Loi d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019.
- 2020 : Dans la perspective de l'ouverture de l'enquête publique sur la phase 1 du projet LNMP (tronçon Montpellier-Béziers) et compte tenu du délai depuis la clôture du débat public (2009), saisine de la CNDP par SNCF Réseau, en application de l'article L121-12 du Code de l'environnement. Le 3 juin 2020, la CNDP décide de poursuivre la concertation de suivi sur la section de projet Montpellier-Béziers soumise à enquête publique (phase 1 du projet). Sofia ALIAMET et Pierre-Yves GUIHENEUF sont nommés garants de cette concertation. Cette décision du 3 juin 2020 ne s'applique pas pour les autres parties du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, qui devront faire l'objet d'une nouvelle saisine préalablement aux futures enquêtes publiques.

Un contexte sanitaire déterminant

La pandémie de Covid-19 a bouleversé les activités de l'année 2020 et notamment la concertation. Lors de la préparation de la concertation lors de l'été 2020, des activités à la fois en présentiel et en distanciel ont été envisagées. Le passage de la région de Montpellier en alerte covid, puis le second confinement à partir du 30 octobre 2020 ont bousculé tout le dispositif, faisant le maître d'ouvrage opter pour une concertation à 100% en distanciel. Nous reviendrons plus loin sur les implications de ce choix, largement déterminé par les incertitudes de la situation.

PLAN DE SITUATION GÉNÉRALE DU PROJET LNMP

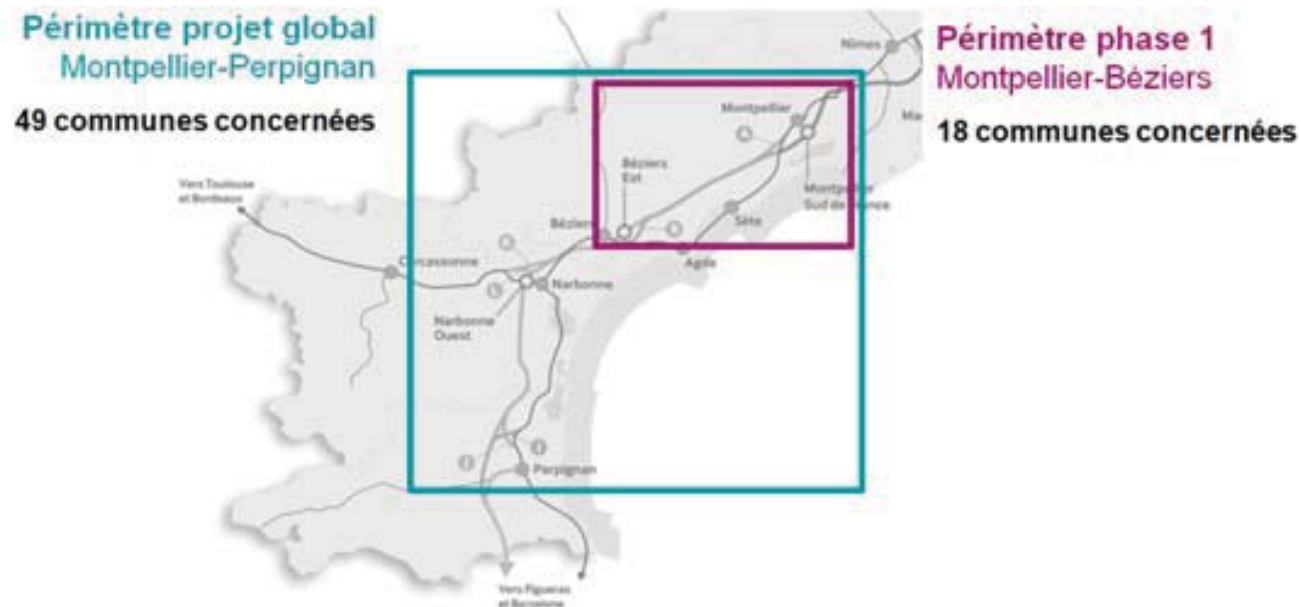


Figure 1 : Visuel issu des documents du maître d'ouvrage

PLAN DE SITUATION PHASE 1 (MONTPELLIER-BEZIERS)

En gris : ligne ferroviaire existante. En couleurs : LNMP phase 1



Figure 2: visuel extrait des documents du maître d'ouvrage

OBJECTIFS DU PROJET

Selon la maîtrise d'ouvrage (SNCF Réseau), le projet de Ligne nouvelle Montpellier – Perpignan est un projet ferroviaire visant à assurer la continuité de la grande vitesse entre la France et l'Espagne (le tracé est conçu pour une vitesse de circulation jusqu'à 350 km/h), à renforcer le transport de fret par la voie ferrée, à fluidifier la circulation des trains régionaux.

Le projet ferroviaire de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) poursuit 4 objectifs :



Figure 3 : Objectifs du projet selon SNCF Réseau (visuel extrait du bilan de la maîtrise d'ouvrage)

CARACTÉRISTIQUES

Le projet global consiste en :

- la réalisation d'une ligne nouvelle sur 150 km entre Montpellier (Hérault) et Toulouges (Pyrénées-Orientales), du Contournement de Nîmes Montpellier (CNM) au contournement de Perpignan ;
- des raccordements (30 km) au réseau existant ;
- la création de deux gares nouvelles à Béziers et à Narbonne. Il est prévu que les gares existantes de Sète, Agde, Béziers, Narbonne et Perpignan continuent d'être desservies grâce à des raccordements avec la ligne nouvelle et la ligne existante ou en correspondance avec des trains régionaux.

Le projet est décomposé en deux phases :

- **Phase 1** (faisant l'objet de la concertation de suivi) : réalisation d'une ligne nouvelle de 52,3 km et 2 raccordements, soit 7 km, entre le contournement de Nîmes-Montpellier au Nord et Béziers au Sud ;
- **Phase 2** : réalisation d'une ligne partiellement mixte, en capacité d'accueillir des trains de voyageurs à grande vitesse entre Béziers et Toulouges (contournement de Perpignan) ainsi que des trains de marchandises entre Rivesaltes et Toulouges ; construction de deux gares nouvelles à Béziers et Narbonne.

La phase 2 n'est pas à l'ordre du jour de la concertation de suivi mais, étant donné qu'elle a été très présente dans les interventions et que la phase 1 est difficilement compréhensible sans elle, elle est rapidement présentée ici.

COÛT

- Phase 1 : 1,855 Md€ (CE 07/2014)
- Projet complet : 5, 52 Md€ (CE 07/2014)

CALENDRIER DE MISE EN SERVICE ENVISAGÉE

- Phase 1 : 2034
- Phase 2 : non déterminée (début des travaux : fin 2039)

LES CHIFFRES CLES DE LA CONCERTATION

QUELQUES DATES CLÉS

- 25 mai 2020 : saisine de la CNDP par SNCF Réseau
- 3 juin 2020 : audition de SNCF Réseau devant la CNDP, décision de la CNDP de poursuivre la concertation assurant la bonne information et la participation du public jusqu'à l'enquête publique sur la partie du projet soumise à la prochaine enquête publique et nomination des garants Sofia ALIAMET et Pierre-Yves GUIHENEUF (décision 2020/64/LNMP/8).
- 2 novembre 2020-15 janvier 2021 : période de concertation dédiée à la phase 1 du projet.
- Mai 2021 : publication du rapport des garants.
- Fin 2021 : date prévue de l'enquête publique

PERIMETRE DE LA CONCERTATION

49 communes, 3 départements, une région (ce périmètre est celui de l'ensemble du projet LNMP).

DISPOSITIF DE LA CONCERTATION

Documents d'information

- Dépliants distribués dans 80 416 boîtes aux lettres des 18 communes de la phase 1
- Site internet dédié : <https://www.ligne-montpellier-perpignan.com/>
- Campagnes publicitaires sur Facebook, Twitter et Instagram
- Affiches, dépliants et roll ups dans les 18 communes de la phase 1

Outils de recueil de contributions

- Registres dans les mairies des 18 communes de la phase 1
- Site internet : https://www.ligne-montpellier-perpignan.com : dispositif de questions-réponses, et recueil d'avis
- Cartes T
- Adresse postale et mail

Ateliers et réunions

- 3 Commissions consultatives en visioconférence pour les élu.e.s des départements concernés (Hérault, Aude, Pyrénées Orientales)
- 2 ateliers, sur inscription, en visioconférence :
 - sur le thème de l'environnement : Comment favoriser l'insertion environnementale du projet ? le lundi 7 décembre de 10h00 à 12h00,
 - sur le thème "développement socio-économique" : Comment utiliser les capacités nouvelles du réseau ? le mardi 8 décembre de 10h00 à 12h00.
- 7 « Rendez-vous du jeudi », réunions thématiques ouvertes à tous, en visioconférence (de 13h à 14h) :
 - Caractéristiques générales du projet : le jeudi 19 novembre 2020
 - Tracé, ouvrages hydrauliques et modalités techniques : le jeudi 26 novembre
 - Patrimoine agricole et viticole, acquisitions foncières : le jeudi 3 décembre
 - Insertion paysagère et acoustique : le jeudi 10 décembre
 - Caractéristiques générales du projet : le jeudi 17 décembre
 - Patrimoine agricole et viticole, acquisitions foncières : le jeudi 7 janvier 2021
 - Premiers enseignements de la concertation : le jeudi 14 janvier

Du fait de la situation sanitaire, SNCF Réseau a annulé la réunion publique d'ouverture. Les débats mobiles qui avaient été initialement prévus ont été remplacés par les « rendez-vous du jeudi » en visioconférence. Les commissions consultatives et les ateliers se sont déroulés en visioconférence. De ce fait, cette concertation s'est déroulée sans aucun échange en présentiel.

PARTICIPATIONS

Participant.e.s, nombre et durées des rencontres

- 3 commissions consultatives (destinées aux collectivités concernées) : 89 participants cumulés (67 participants uniques) - 4 heures au total.
- 2 ateliers (destinés aux acteurs du territoire) : 180 participants cumulés (110 participants uniques) – 4 heures au total

- 7 rendez-vous du jeudi (ouverts à tous) : 70 participants cumulés (49 participants uniques) – environ 9 heures au total
- Total : 12 rencontres, 339 participants cumulés (206 participants uniques) - 17 heures

Fréquentation du site internet

- Visiteurs uniques : 15 394
- Pages vues : 52 000
- Documents téléchargés : 3400

Réseaux sociaux

Campagnes publicitaires sur Facebook et Instagram : du 14 novembre 2020 au 12 janvier 2021 en trois campagnes successives de une à deux semaines.

- 1,7 millions d'impressions délivrées (nombre de vues)
- 11 000 clics vers le site internet du projet
- 237 commentaires
- 192 partages
- 787 réactions (likes)

Contributions reçues

- sur le site internet (formulaire) : 645 avis et 114 questions
- par email : 10 avis et 19 questions
- courrier postal : 1 avis
- par cartes T : 105 avis
- lors des ateliers et réunions : 179 avis et 53 questions
- sur les registres : 4 avis

Total : 1130, dont 944 avis et 186 questions

RAPPEL DES ENSEIGNEMENTS ET DES RECOMMANDATIONS DU DEBAT PUBLIC DE 2009 ET DES CONCERTATIONS DE 2010 À 2016, SUITES DONNÉES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE ET L'ÉTAT

Le débat public

Le débat public de 2009 a mis en discussion quatre scénarios :

- une ligne nouvelle pour les seuls trains à grande vitesse (320 km/heure)
- une ligne nouvelle mixte pour le fret et la grande vitesse (220 km/h)
- une ligne nouvelle mixte pour le fret et la grande vitesse (300 km/h),
- le doublement partiel de la ligne existante.

Le bilan établi par la CNDP¹ faisait état des conclusions suivantes :

- le projet suscite un intérêt manifeste et un accueil globalement favorable, son opportunité n'est pas contestée ;
- les échanges ont attiré un public souvent très éclairé ;
- les avis sur les scénarios ont été contrastés, de nouveaux scénarios sont apparus au cours du débat.

Les points focaux des échanges étaient les suivants : la mixité voyageurs-fret, l'impact sur l'environnement, la pertinence de créer deux gares nouvelles. A l'issue du débat, SNCF Réseau (à l'époque Réseau Ferré de France) confirme l'opportunité du projet (26 novembre 2009)².

Poursuite des études et concertation de 2010 à 2011

En 2010, SNCF Réseau décide des orientations suivantes (Comité partenarial du 24 juin 2010) :

- Poursuite du projet dans le couloir littoral défini après le débat public (5 km de large).
- Création d'une gare nouvelle à Montpellier et près de Nîmes (Manduel).
- Desserte de Perpignan par la gare existante.
- Lancement d'études sur la desserte du Piscénois, de l'Agathois, du Biterrois et l'est Audois.
- Principe d'une ligne à grande vitesse sur tout le parcours et de fret sur des sections à définir.
- Mise en place d'une concertation continue durant les cinq années suivantes, nomination d'un garant en avril 2010 (M. Jean-Pierre Richer, garant du débat public), proposition d'une charte de la concertation.

S'engage alors une première concertation post-débat public de septembre 2010 à avril 2011 (dite « Etape 1 ») et des études visant à affiner le tracé et préciser la desserte des territoires entre Montpellier et Perpignan. Dans son rapport de juin 2011, le garant juge positivement le déroulement de la concertation et fait cependant des recommandations pour son amélioration, notamment pour mieux y associer le grand public³.

En juin 2011, une zone de passage préférentielle (ZPP) d'un kilomètre de large est adoptée par le Comité de pilotage du 16 juin, puis validée par décision ministérielle du 14 novembre. Cette dernière fait le choix d'une vitesse de 350 km/h pour les TGV. Deux options de passage sont préservées au niveau des Corbières.

Précisions sur le projet de 2012 à 2015

L'étape suivante (dite Etape 2), préalable à l'enquête d'utilité publique, doit permettre d'affiner le projet sur les points suivants :

¹ CNDP. Bilan du débat public Ligne nouvelle Montpellier- Perpignan. 3 mars 2009 - 3 juillet 2009

² Décision du maître d'ouvrage à la suite du débat public. 26 novembre 2009.

³ Compte-rendu du garant de la concertation (juin 2010)

- Préciser le tracé.
- Faire des choix entre les options suivantes : aucune gare nouvelle ; une gare nouvelle commune à Béziers et Narbonne sur le site de Nissan-lez-Ensérune ; une gare nouvelle dans l'est de Béziers ; une gare nouvelle dans l'Ouest de Narbonne ; deux gares nouvelles.
- Définir les sections pouvant accueillir du fret.
- Préciser le financement.

Une concertation est organisée de février à juin 2012, avec le même garant (M. Richer) qui note dans son rapport intermédiaire que l'information du grand public a été renforcée (communication dans les médias, réunions publiques)⁴.

Le Comité de Pilotage du 8 octobre 2012 propose :

- la création de deux gares nouvelles à Béziers-Est et Narbonne-Ouest et la possibilité d'envisager une gare nouvelle sur le secteur de Perpignan.
- la mixité de la ligne : le plus loin possible entre Montpellier et Perpignan.

La publication du rapport Duron (juin 2013) qui classe le projet parmi les projets de « seconde priorité » (à réaliser entre 2030 et 2050) freine alors le projet. Cependant, la décision ministérielle n°2 (15 décembre 2013) acte la création des deux gares nouvelles et fait le choix de la mixité de la ligne entre Montpellier et Béziers.

De novembre 2014 à juin 2015, une nouvelle phase de concertation avec garant est engagée, avec des efforts de mobilisation du grand public⁵. Les objectifs sont les suivants :

- préciser le tracé (100 mètres de large)
- préciser l'implantation des gares nouvelles (deux sites sont envisagés pour chacune d'elles)
- valider ou invalider la création d'une gare nouvelle près de Perpignan
- affiner le financement

Le 29 janvier 2016, la décision ministérielle n°3 vient clore cette étape en fixant tracé, raccordements et lieux d'implantation des gares.

Suspension de la concertation de 2016 à 2020

Suit alors une période durant laquelle la concertation ouverte au public est suspendue, même si le dialogue avec les acteurs du territoire est maintenu autour de l'obtention de la qualification « Projet d'intérêt général » (30 janvier 2019) et de son inscription dans la loi d'orientation des mobilités (24 décembre 2019). Ces enjeux font l'objet d'une forte mobilisation des collectivités territoriales en particulier entre 2017 et 2019. Un registre numérique est ouvert au public en 2019 mais aucun évènement public n'est organisé.

⁴ [Compte-rendu du garant de la concertation](#) (2013)

⁵ [Compte-rendu du garant de la concertation](#) (2015)

Premiers enseignements sur la durée du projet

La durée du processus passé et l'interruption de la concertation au cours des quatre dernières années ont nécessairement eu des effets sur la teneur de la concertation de 2020. Sans prétendre être exhaustif, les garants ont noté les suivants :

- une lassitude, voire une exaspération, clairement ressenties dans les propos de certains acteurs du territoire, notamment parmi ceux qui sont favorables au projet et qui réclament une accélération du processus, si besoin aux dépens de la concertation. On peut émettre l'hypothèse que cela a contribué à une certaine désertion des espaces de dialogue, en particulier de la part de certains élu.e.s du territoire ;
- l'oubli, par certains participants, des choix effectués il y a plusieurs années et de leur motivation. Cela a obligé le maître d'ouvrage à rappeler, à plusieurs occasions, les étapes précédentes, les débats qui ont eu lieu et les décisions ministérielles qui ont été prises. Le fait que le maître d'ouvrage soit le principal garant de la mémoire des concertations précédentes (le garant précédent n'étant plus en poste et peu de participant.e.s ayant assisté à l'ensemble des débats antérieurs et encore moins aux étapes décisionnelles) est d'ailleurs regrettable car cela l'a placé de fait en position forte lorsqu'ont été contestés certains choix antérieurs (concernant par exemple le fret ou les gares nouvelles) et lorsqu'il s'est agi de rappeler les décisions prises ou leurs motivations ;
- la nécessité d'actualiser des études, certaines de ces actualisations n'étant pas achevées lors de la concertation de 2020 ;
- la nécessaire prise en compte d'évolutions ou d'événements qui sont survenus dans le cours du projet et qui n'avaient donc pas été intégrés dans les réflexions précédentes. C'est le cas en particulier des événements climatiques d'octobre 2019 qui ont détruit une partie de la voie ferrée au sud de Montpellier et interrompu le trafic pendant plusieurs semaines, et qui ont provoqué une prise de conscience du changement climatique et de la fragilité de la ligne existante. On peut également citer l'expérience contestée de la gare nouvelle de Montpellier Sud de France.

MISSION DES GARANTS

Le rôle et la mission des garants nommés par la CNDP

Les garants sont nommés par la Commission nationale du débat public. Ils sont inscrits sur la liste nationale des garants de la CNDP, sont neutres et indépendants à l'égard de la maîtrise d'ouvrage (ici SNCF Réseau) et des différentes parties prenantes (acteurs associatifs, économiques etc.). Leur mission est de garantir la concertation, c'est-à-dire de veiller à ce que le droit à l'information et le droit à la participation tels qu'encadrés par le Code de l'Environnement soient respectés.

L'absence de tout conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque concertation, la CNDP mandate un ou plusieurs garants pour garantir la concertation, mais aussi faire en sorte qu'elle se tienne en respect des principes de l'institution : indépendance, neutralité par rapport au projet, transparence de l'information, argumentation des points de vue exprimés, égalité de traitement des différents acteurs et citoyens.

Chaque garant.e est lié.e à la CNDP par une lettre de mission qui présente à tou.te.s son rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du maître d'ouvrage.

A l'issue de la concertation les garant.e.s rédigent un bilan qui est rendu public.

Pour une concertation de suivi comme celle-ci qui porte sur le projet LNMP, les garants rédigent un bilan final de la concertation qui fera partie du dossier d'enquête publique. L'ensemble des bilans de concertation sur ce projet depuis 2009 sera annexé à ce bilan final.

Les enjeux de la concertation sur la LNMP

Dans le cas de la concertation sur le projet de Ligne nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) - Phase 1, les garants de la concertation avaient pour mission d'être particulièrement attentifs aux aspects suivants s'agissant de la concertation :

- identifier de nouveau les publics cibles de la concertation et les mobiliser, en ayant un souci constant d'inclusion des publics éloignés,
- établir des recommandations à destination de la maîtrise d'ouvrage, s'agissant des modalités de participation et d'information déployées. Cependant, seule la maîtrise d'ouvrage était décisionnaire concernant le suivi de ces recommandations,
- s'assurer de la complétude, de l'accessibilité et l'intelligibilité des études et données mises à disposition du public,
- clarifier auprès du public les grandes étapes du projet, ce dernier s'inscrivant sur un temps très long,
- s'assurer de possibles échanges directs entre le public, les acteurs et le maître d'ouvrage et veiller à ce que ce dernier apporte des réponses aux questions, remarques et observations formulées,
- se mettre à disposition du public et des acteurs, notamment par la diffusion de leurs adresses mail.

Sur le fond, différents enjeux sont soulevés par le projet LNMP, auxquels les garants devaient être également attentifs :

- s'assurer que les porteurs du projet partagent auprès du public les choix effectués en termes de portage et de phasage du projet (Phase 1 / Phase 2).
- Veiller à ce que toutes les questions spécifiquement soulevées par la phase 1 du tronçon soient présentées par le porteur du projet et puissent être questionnées et débattues.
- Échanger sur la question spécifique du fret ferroviaire, en associant certains acteurs de ce secteur à la démarche de concertation.
- Élargir le champ thématique de la concertation, en abordant les sujets suivants : équilibre TGV / TER et desserte des territoires, enjeux environnementaux dans le contexte de changement climatique que connaît le territoire, fonctionnalités offertes par la ligne nouvelle (et notamment ceux liés à la mixité de la ligne), acquisitions foncières et mesures d'évitement et réduction des impacts mises en œuvre.

ORGANISATION ET MODALITÉS DE CONCERTATION

Le contexte de crise sanitaire a largement bouleversé le déroulement de la concertation. Au cours des premiers échanges entre les garants et SNCF Réseau à l'été 2020, différentes modalités avaient été envisagées par le porteur du projet, notamment l'organisation de rencontres en présentiel et de débats dans l'espace public ("débats mobiles"), pour une période de concertation prévue en novembre et décembre 2020. Les garants ont alors fait part de leurs suggestions et propositions en la matière.

Par la suite, le contexte sanitaire s'est durci avec la mise en œuvre de nouvelles mesures de confinement en octobre 2020. Les modalités d'information et de participation envisagées ont ainsi dû évoluer.

Sont présentées ci-après les dispositifs initialement envisagés, les recommandations des garants en la matière et les modalités finalement déployées pour la concertation.

Les modalités initiales envisagées par la maîtrise d'ouvrage

A l'été 2020, SNCF Réseau a présenté aux garants les dispositifs qu'il envisageait de déployer pour informer les publics et les faire participer à la concertation. Ces modalités sont présentées ci-après.

Communication

Des campagnes en ligne :

- Actualités sur le site dédié au projet : <https://www.ligne-montpellier-perpignan.com/> et sur le site de SNCF Réseau : <https://www.sncf-reseau.com/>
- Campagnes publicitaires sur les réseaux sociaux : Facebook & Twitter

Des relations presse

- Diffusion d'un communiqué de presse

Modalités d'information du public

- Réalisation d'un dépliant synthétique présentant le projet et la concertation, mis à disposition dans les mairies des 49 communes du territoire concernées et diffusé lors des rencontres en présentiel (réunions publiques et débats mobiles)
- Campagnes d'affichage pour présenter l'objet de la concertation dans les 49 communes concernées et dans les 7 gares "principales" concernées par le projet : Montpellier Saint Roch, Montpellier Sud de France, Sète, Agde, Béziers, Narbonne, Perpignan.
- Mise à jour du site internet du projet : <https://www.ligne-montpellier-perpignan.com/> avec mise en ligne d'une vidéo de présentation du projet et de la concertation
- Exposition dans les 18 mairies concernées par la phase 1 du projet
- Boîtier du dépliant de la concertation dans ces 18 communes

Modalités de participation du public

- A destination des élu.e.s : organisation de 3 commissions consultatives pour les départements de l'Hérault, de l'Aude et des Pyrénées Orientales. Ces commissions sont présidées par un représentant de l'Etat et associent les élu.e.s et parlementaires du territoire pour échanger sur le projet
- Un formulaire de recueil d'avis accessible sur le site internet du projet
- Un questionnaire (en ligne, et en version papier) distribué lors des rencontres publiques
- Une carte T avec un espace d'expression libre, envoyée avec le dépliant du débat
- Une adresse postale et une adresse mail pour écrire au porteur du projet
- Une réunion publique d'ouverture de la concertation
- Un registre papier mis à disposition dans les 18 communes principalement concernées par la phase 1
- La tenue de 15 débats mobiles dans des lieux de vie du territoire (gares, lieux de travail, lieux d'études...)
- 3 ateliers thématiques sur le thème "Activités agricoles et viticulture", "Desserte ferroviaire et intermodalité", "Insertion paysagère et environnementale"

Recommandations des garants concernant ces modalités

En réaction aux propositions du maître d'ouvrage, et suite à l'étude de contexte et aux entretiens menés préalablement, les garants de la concertation ont pu faire part de diverses recommandations et propositions d'ajustement s'agissant de ces modalités. Les préconisations ci-dessous ont été transmises à SNCF Réseau à l'été 2020, alors que l'évolution du contexte sanitaire demeurait incertaine.

Recommandations des garants

- Dans la perspective d'une reprise de la pandémie de Covid en fin d'année 2020, prévoir des modalités d'adaptation des activités en présentiel et des activités numériques, tout en veillant à conserver une étroite articulation entre les deux, et sans renoncer dans la mesure du possible au présentiel
- En ce qui concerne les débats mobiles :
 - Limiter leur nombre : les préparer au mieux pour anticiper 1) la récolte de contributions 2) la restitution des dites contributions.
 - Prévoir d'aller non seulement dans des gares, mais aussi dans d'autres lieux de vie, notamment pour toucher les publics qui ne prennent pas le train (ex. : aires de covoiturages, autoroutes etc.).
 - Éviter d'organiser des débats mobiles avec la présence d'élu.e.s du territoire (certains d'entre eux ayant émis le souhait d'y participer pour convaincre les citoyens de l'utilité du projet).
 - Les débats mobiles peuvent utilement précéder les ateliers car ils permettent alors d'inviter les citoyens à participer à ces débats et ils fournissent une matière brute qui peut aider à la réflexion dans les ateliers.
- Prévoir des temps de délibération visant à la co-production de propositions : renforcer les ateliers thématiques, les ouvrir à un public élargi (via des appels à recrutement sur les réseaux sociaux, mailings, newsletters, affichages presse, etc.), prévoir des formats adaptés pour associer les différents publics (collectivités, acteurs économiques, citoyens, acteurs associatifs, etc.)
- S'appuyer sur les collectivités concernées : Béziers, Montpellier, Mèze, Agde, Narbonne Perpignan pour communiquer autour de la concertation dans leurs supports de communication (affiches, bulletins municipaux, sites internet, réseaux sociaux)
- Mieux associer à la concertation les acteurs économiques, ainsi que les associations.
- S'appuyer sur les outils numériques, notamment en période de contexte de crise sanitaire pour :
 - Organiser des retransmissions de rencontres publiques avec possibilité pour les participant.e.s de réagir, questionner et échanger (exemple : animation d'ateliers en visio de type Zoom ou autre)
 - Mettre à disposition du public un outil de mise en discussion, de recueil d'avis, questions et commentaires. Le maître d'ouvrage serait invité à répondre aux questions du public. L'ensemble des messages pourrait être rendu public sur le site du projet, et ce afin d'être le plus transparent possible sur la démarche, les messages des internautes et les réponses apportées.

Adaptation des dispositifs au contexte sanitaire

En septembre 2020, dans la perspective d'une aggravation du contexte sanitaire, les dispositifs de concertation envisagés ont dû être adaptés. SNCF Réseau a alors précisé aux garants de la concertation que le dispositif envisagé était le suivant : tenue d'une réunion publique et des commissions consultatives avec les élu.e.s en visioconférence, débats mobiles en présentiel, recueil d'avis et de questions en ligne via le site dédié, mise en ligne d'un questionnaire.

Les garants de la concertation ont globalement approuvé ces nouvelles modalités, tout en faisant part de quelques points d'attention et préconisations complémentaires :

- Les outils numériques pouvant exclure certains publics, les garants ont invité le porteur du projet à porter une attention particulière aux publics les plus éloignés.
- Lors de la réunion publique en distanciel, respecter un format court et dynamique pour laisser un temps suffisant à l'expression du public et limiter ainsi les présentations initiales.
- S'agissant des débats mobiles, s'assurer de les annoncer suffisamment tôt (site internet, réseaux sociaux, affichage public), pour s'assurer que ces débats ne soient pas uniquement de brefs moments d'échanges informels sur le projet. Lors de ces débats mobiles, les garants ont également invité le porteur du projet à mettre en ligne sur le site internet de la concertation les avis recueillis au cours de ces débats.
- Les garants ont recommandé de tenir les ateliers thématiques en présentiel, en respect des mesures sanitaires et en respectant les consignes de la CNDP en la matière, à Montpellier et Béziers. Il semble en effet que l'organisation de ces rencontres en présentiel aurait permis de diversifier davantage les publics participants, mais également d'envisager une réelle dynamique de co-construction sur les différents sujets des ateliers.
- Enfin, s'agissant du site internet, les garants ont recommandé au porteur du projet d'en faire un lieu d'information et de participation pour le public, tout en invitant à privilégier les échanges et interactions entre participant.e.s (fonctionnalités de commentaires notamment).

Avec l'annonce d'un nouveau confinement en octobre 2020, SNCF Réseau a finalement décidé :

- de renoncer à la réunion publique d'ouverture ;
- d'organiser les deux ateliers prévus en visioconférence ;
- de remplacer les débats mobiles par des "Rendez-vous du jeudi", ouverts à tous, en visioconférence, à heure fixe et thématiques ;
- de mettre à disposition des cartes T (cartes préaffranchies permettant d'envoyer un avis/poser une question par voie postale) et une adresse postale, notamment à destination des publics non connectés.

Aucune modalité en présentiel n'a donc finalement été retenue pour la concertation.

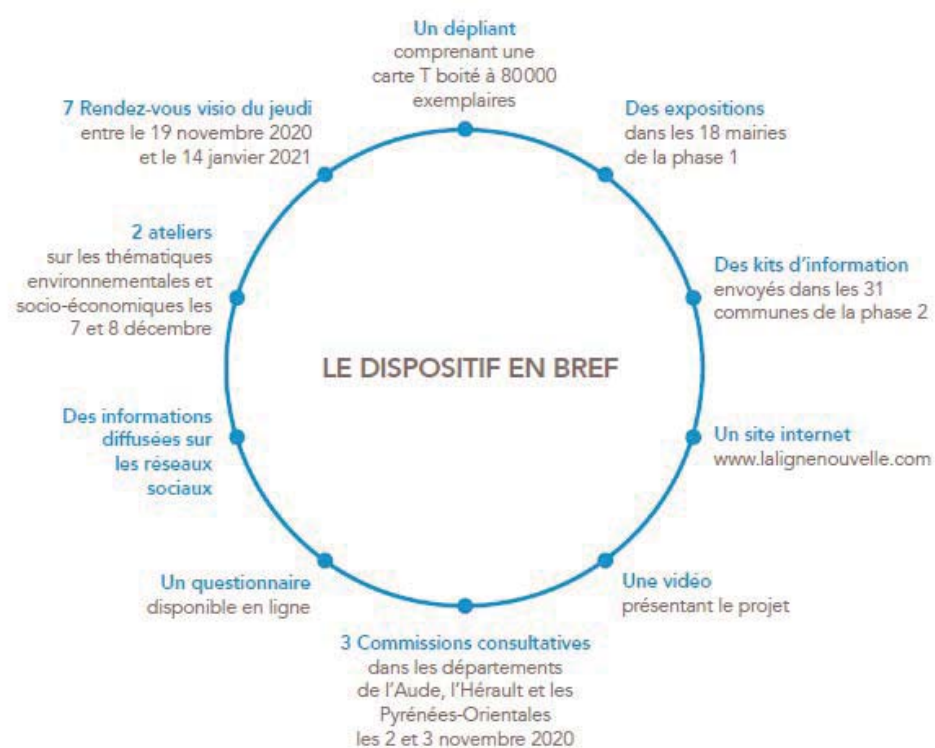


Figure 4 : Modalités de la concertation proposées par SNCF Réseau - Extrait du bilan de la maîtrise d'ouvrage

RESULTATS DE LA CONCERTATION

Synthèse des arguments exprimés

Plus de 1300 contributions ont été recueillies au cours de la concertation. Bien que cette dernière n'ait porté que sur la phase 1 du projet, les observations, questions, propositions et recommandations des participant.e.s ont souvent porté sur l'ensemble du projet (phase 1 et phase 2) et sont présentées ci-après.

Un projet à l'historique ancien, dont la mise en service est attendue par certains acteurs du territoire et participant.e.s à la concertation

Durant la concertation, plusieurs acteurs du territoire, notamment des élu.e.s de l'Hérault, Aude et Pyrénées Orientales (via les commissions consultatives) ont rappelé à quel point l'historique du projet était ancien et ont souligné "l'urgence" de sa mise en service. Certains s'interrogent sur l'organisation d'une nouvelle phase de concertation sur le projet, arguant qu'il est important d'accélérer davantage le projet.

L'amélioration de la desserte du territoire, des liaisons avec les régions voisines, le développement du fret ferroviaire vers l'Espagne, ou encore les impacts bénéfiques pour l'environnement qu'aurait le projet (baisse des émissions de Co2, réduction de la pollution, etc.) sont autant de positions avancées pour soutenir le projet.

*"Je soutiens à 100% la réalisation de ce projet. Les Espagnols ne nous ont pas attendu pour faire leur part du tracé jusqu'à Barcelone. Dépêchons-nous."*⁶

*"Cette poursuite de la liaison rapide Paris-Barcelone est une dernière étape indispensable. Les Espagnols ont fait leur part depuis plus de 10 ans, et l'aménagement de la nouvelle gare de Montpellier n'a de sens que dans cette perspective. Cette liaison est vitale pour la région Occitanie, encore plus lorsqu'elle aura été complétée par une ligne à grande vitesse reliant les métropoles du Sud : Bordeaux, Toulouse enfin désenclavées, Montpellier, Marseille."*⁷

*"Face aux défis climatique, économique et politique de notre monde, il est absolument nécessaire de réaliser cette section de LGV entre Montpellier et Perpignan pour arrimer le premier réseau de LGV en Europe au reste du continent. Il permettra d'offrir une alternative aussi bien à l'aérien et au tout routier qui sont largement pollués et énergivores."*⁸

*"En Espagne le réseau à grande vitesse est très avancé, c'est désormais une question d'harmonisation européenne de la qualité des chemins de fer que de rattraper notre retard. Ce mode de transport est le plus écologique, et est beaucoup moins coûteux en espace naturel que la route"*⁹

Le découpage du projet en deux phases distinctes n'a pas été remis en cause dans son principe (il s'agit d'une décision ministérielle précédente, comme l'a rappelé SNCF Réseau). Des élus ont cependant regretté que la phase 1 ne s'étende pas jusqu'à Narbonne. D'autres inquiétudes ont été exprimées à ce sujet :

- des élus ont évoqué la solidarité financière entre collectivités concernées par la phase 1 et la phase 2 du projet : certaines collectivités plus directement concernées par la phase 2 ont été invitées à contribuer au financement de la phase 1 ; elles souhaitent avoir des garanties sur la réciprocité qui serait donnée par les collectivités plus directement concernées par la phase 1 lors du financement de la phase 2¹⁰ ;
- d'autres ont remarqué que des études environnementales seraient probablement caduques lors de la réalisation de la phase 2 ;¹¹
- des acteurs ont conditionné leur accord sur la phase 1 à des garanties sur la phase 2 (concernant les parcours de fret) arguant de la nécessité d'une cohérence entre ces deux phases ;¹²
- enfin, des élu.e.s et certains acteurs du territoire ont déploré le délai prévu pour l'engagement de la phase 2, voire ont émis des doutes sur sa réalisation effective.

Des oppositions parfois exprimées

Le coût du projet parfois jugé comme trop important au regard des bénéfices escomptés (notamment en matière de temps de parcours), les nuisances sonores engendrées par les trains et notamment les trains de fret circulant la nuit, les impacts environnementaux (passages du tracé dans des zones viticoles et dans des zones de biodiversité importantes...), ou encore les conséquences en matière de foncier (expropriations, baisse des prix du foncier...), sont autant d'arguments avancés par les opposants au projet.

L'amélioration de l'offre existante (dessertes, horaires) est perçue par eux comme suffisante pour améliorer la desserte du territoire.

⁶ Citation d'un.e participant.e sur le site internet de la concertation

⁷ Citation d'un.e participant.e sur le site internet de la concertation

⁸ Citation d'un.e participant.e sur le site internet de la concertation

⁹ Citation d'un.e participant.e sur le site internet de la concertation

¹⁰ Commission consultative des élus du territoire audois

¹¹ Commission consultative des élus du territoire audois

¹² Rendez-vous visio du 17 décembre 2020

“Un projet plein de promesses qui ne seront pas tenues. Aucune rentabilité. Des dégâts immédiats pour des bénéfiques plus que discutables. Il nous faut réfléchir autrement. Rendons les véhicules moins polluants, élargissons les routes ou superposons-les ‘c’est possible’, développons les énergies renouvelables...”¹³

“Je pense que faire un nouveau tracé pour la ligne Montpellier-Perpignan est une absurdité. Il vaudrait mieux faire évoluer les lignes existantes en ligne mixte. Le contexte actuel, c’est le respect de l’environnement et l’arrêt des gros projets coûteux, voire inutiles.”¹⁴

“Vous notez 12 partenaires co-financeurs, vous omettez le principal « LE CONTRIBUABLE” et en France nous ne sommes que 42% à payer l’impôt sur le salaire. Estimation du projet : 5,52 milliards d’Euros pour un gain de 39 minutes. Est-ce bien raisonnable ?”¹⁵

En réponse, SNCF Réseau a souligné à plusieurs reprises que la conduite de grands projets ferroviaires tels que la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, ainsi que les travaux de modernisation du réseau existant, ne sont pas des approches contradictoires, mais complémentaires pour faire circuler davantage de trains, dans de meilleures conditions de confort et sécurité.

Quel coût pour le projet et quel(s) financement(s) ?

Sur la question du coût total et du financement du projet, SNCF Réseau a pu préciser les éléments suivants au cours de la concertation :

- Le coût global du projet entre Montpellier et Perpignan est estimé à 5,520 milliards d’euros dont 1,855 pour la 1ère phase entre Montpellier et Béziers.
- Cette estimation comprend : la ligne nouvelle, les deux gares nouvelles à Narbonne et Béziers (phase 2), les raccordements et aménagements ferroviaires annexes, les adaptations des lignes existantes aux jonctions avec la ligne nouvelle, le raccordement des sous-stations électriques au réseau RTE, les rétablissements des réseaux et voies de communication interceptées, les mesures d’évitement et réduction des impacts et notamment d’insertion dans les territoires.
- Le financement du projet serait assuré par l’Europe, l’Etat et les collectivités territoriales partenaires, soit au moyen d’une convention de financement qui définirait la participation de chaque partenaire, soit par l’intermédiaire d’une société de projet (établissement public local dont la création prévue par la Loi d’Orientation des Mobilités - LOM doit être décidée par ordonnance), soit encore en combinant ces deux possibilités.
- Le choix entre ces différentes options n’est pas encore arrêté à cette heure.

Lors des commissions consultatives, certain.e.s élu.e.s des départements des Pyrénées Orientales et de l’Aude se sont interrogé.e.s sur le calendrier du projet, se demandant par exemple si les études environnementales seront encore valides lors de l’enquête publique de la phase 2 ou demandant des précisions sur la date d’achat du foncier lors de la phase 1, afin de répondre aux interrogations des agriculteurs. Les précisions à ce sujet ont été apportées par le maître d’ouvrage.

Le fret ferroviaire et la mixité de la ligne

Ce sujet a été abordé à de nombreuses reprises au cours de la concertation. La question a été également spécifiquement traitée lors d’un atelier dédié au développement socio-économique, le 8 décembre 2020, en visioconférence.

¹³ Citation d’un.e participant.e, Carte T

¹⁴ Citation d’un.e participant.e sur le site internet de la concertation

¹⁵ Citation d’un.e participant.e, Carte T

Cet atelier a mis en exergue de fortes attentes de la part des parties prenantes : acteurs économiques, collectivités locales espagnoles et occitanes, associations environnementales et d’usagers quant à l’accélération de la mise en œuvre du report modal massif du transport de marchandises de la route vers le rail. Les participant.e.s ont notamment rappelé régulièrement que les ports espagnols étaient en plein développement (à l’instar de celui de Barcelone) et que seules des infrastructures ferroviaires performantes pour assurer les liaisons vers l’Europe permettraient de réduire considérablement le trafic de poids lourds sur l’autoroute A9 et de réduire ainsi les impacts sanitaires et environnementaux de ce trafic (pollution atmosphérique, émissions de CO2...).

Des prises de position en faveur d’une mixité complète de la ligne

En ligne, comme sur le site internet de la concertation, les échanges ne se sont pas limités à la phase 1 du projet (Béziers-Montpellier) prévue pour être intégralement mixte (voyageurs + fret), mais ont également largement abordé la phase 2 (Béziers-Perpignan), dont la mixité prévue est pour l’heure partielle (uniquement sur le tronçon Rivesaltes - Toulouges).

De nombreux participant.e.s, dont des acteurs associatifs (FNE, FNAUT, CRI LNMP, No Pasaran, ASSECO-CFDT OC- Pyrénées, les Gardiens de la Gardiole ...), des collectivités (Treilles), des syndicats (CFDT), ou encore des partis politiques (EELV) regrettent que la ligne ne soit pas mixte de bout en bout.

Plusieurs arguments sont ainsi avancés en faveur d’une mixité totale :

- La ligne nouvelle Montpellier -Perpignan se situe sur l’axe Espagne-Europe Centrale, un corridor “prioritaire pour le fret”, selon l’Union européenne,
- La situation globale doit être évaluée, non pas à l’aune du trafic actuel, mais selon des perspectives de trafic à long terme, en tenant notamment compte de l’évolution des échanges commerciaux dans les grands ports méditerranéens (en Espagne notamment : Valence, Barcelone...)
- La mixité complète permettrait de désaturer l’autoroute A9 qui connaît actuellement un fort trafic de poids lourds, ce qui réduirait fortement la pollution atmosphérique et les émissions de CO2, ce qui aurait des impacts bénéfiques à la fois sanitaires et environnementaux. Selon certaines associations, la mixité complète de la ligne permettrait le report de 6000 poids lourds par jour de l’autoroute sur le rail, soit 143 trains de 750 tonnes.

“L’urgence climatique, le besoin de réduire la pollution et de préserver notre santé imposent de réduire drastiquement, et dans les meilleurs délais, les transports polluants et donc de délester l’axe autoroutier du littoral méditerranéen. Il est donc primordial que la ligne nouvelle qui reliera Perpignan à Montpellier soit entièrement accessible au fret ; sans cette condition, il ne sera d’ailleurs pas possible de mobiliser les fonds européens, et c’est le budget de la région dédié aux lignes régionales qui sera lésé.”¹⁶

“La LNMP est une occasion historique de créer un véritable corridor ferroviaire pour le transport de marchandises entre l’Espagne et le reste de l’Europe. Il faut d’ailleurs rappeler que la mixité de la ligne a été plébiscitée par le public lors de la concertation de 2009.”¹⁷

“La non-mixité de bout en bout de cette ligne est une décision irresponsable qui est contestée par toutes les associations. Le projet de ligne nouvelle n’est acceptable que si elle est polyvalente aussi sur la partie Béziers - Perpignan et suffisamment reliée à la ligne actuelle.”¹⁸

Pour certains acteurs, le choix de la non-mixité pour la phase 2 du projet serait uniquement lié à des restrictions budgétaires concernant le projet.

¹⁶ Contribution d’EELV Occitanie Pyrénées Méditerranée.

¹⁷ Contribution de France Nature Environnement.

¹⁸ Contribution de l’association « Les Gardiens de la Gardiole ».

Le maître d'ouvrage a pour sa part régulièrement rappelé que le choix des tronçons de mixité, comme ceux de l'emplacement des gares, sont issus des phases de concertations précédentes, ainsi que de propositions du Comité de pilotage du projet et de décisions ministérielles.

La traversée des Corbières en tunnel

La demande de mixité totale de la LNMP s'accompagne aussi régulièrement d'une autre demande, également relative à la phase 2 : l'aménagement d'un tunnel de dix kilomètres pour le franchissement du massif des Corbières. Pour ses partisans, cette option permettrait de franchir le massif sans dénivelés importants et réduirait les impacts négatifs.

Selon eux, cette option aurait été écartée précédemment car considérée comme trop coûteuse, alors que le bilan financier de cet aménagement ne tiendrait pas compte des externalités négatives en termes d'environnement et de santé (pollution atmosphérique, impact sur une Zone Natura 2000 et le massif des garrigues des Corbières). Pour la commune de Treilles, l'aménagement d'un tunnel sous les Corbières entraînerait également moins d'expropriations, ce qui représente un argument économique et ce qui favorise l'acceptabilité locale du projet.

Pour certains acteurs associatifs, partisans de cette option d'aménagement, l'absence de solution tunnel dans les options envisagées à l'heure actuelle par le maître d'ouvrage témoigne d'une insuffisante prise en compte du fret ferroviaire sur la portion Béziers-Perpignan. Pour eux, le tronçon prévu pour passer sur la "ligne des étangs" doit être envisagé uniquement pour le transport des voyageurs.

*"La ligne ferroviaire Montpellier Perpignan doit être engagée à condition :
– qu'elle soit mixte (fret voyageurs) de bout en bout afin de permettre un report massif du transport marchandises de la route au rail ;
– qu'elle comporte un tunnel sous les Basses Corbières, évitant aux convois de fret le passage par la ligne submersible des étangs ainsi qu'une deuxième profonde saignée en surface dans ce remarquable patrimoine naturel"*¹⁹

*"Nous exigeons que la LNMP soit ouverte aux trains de fret entre Villeneuve-lès-Béziers et Rivesaltes grâce au franchissement des Corbières par tunnel-s indispensable-s pour éviter la fragilité de la ligne des étangs exposée à des risques croissants de rafales de vent, d'embruns et de submersion insupportable pour les 143 trains de 750 tonnes de fret par jour de report potentiel du trafic entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe."*²⁰

"Notre avis sur l'ensemble de LNMP qui nécessite un important financement de l'Union Européenne sera tout à fait négatif s'il n'est pas proposé que le transport ferroviaire fret puisse rester sur la LNMP entre Villeneuve-lès-Béziers et Rivesaltes par une modification substantielle comportant le franchissement des Corbières maritimes par tunnel-s de manière à garantir un report très important du transport fret (entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe) de l'autoroute au rail, report équivalent à 6 000 poids lourds par jour (soit par exemple environ 143 trains de 750 tonnes nettes) en raccordant la LGV mixte Perpignan-Barcelone au Contournement Nîmes-Montpellier (initialement conçu pour le fret)." ²¹

En l'absence d'un changement d'orientations concernant la mixité complète de la LNMP, plusieurs acteurs ont affirmé qu'ils formuleraient un avis négatif au cours de l'enquête publique.

¹⁹ Citation d'un.e participant.e sur le site internet de la concertation.

²⁰ Contribution du groupe EELV du Biterrois.

²¹ Contribution de l'Union Régionale des Associations Etudes et Consommation CFDT d'Occitanie Pyrénées Méditerranée.

La prise en compte des enjeux environnementaux

Des inquiétudes sur certaines zones traversées par le projet

Plusieurs interrogations se font jour concernant les impacts environnementaux du projet. Concernant la phase 1, les inquiétudes portent principalement sur le passage de la LNMP à proximité du Bassin de Thau et des étangs, ainsi que sur des zones viticoles (Pinet et son AOC "Picpoul de Pinet").

En atelier visio, une responsable de l'AOC Languedoc a souligné qu'une appellation telle que le "Picpoul de Pinet" représentait environ 1800 hectares et était une filière viticole économiquement valorisée qui aurait des difficultés à faire face aux impacts de l'aménagement de la ligne nouvelle. Elle a ainsi exprimé des craintes quant à la disparition définitive des parcelles de ce terroir.

L'aménagement d'un viaduc à Poussan a fait également l'objet de plusieurs interrogations quant à ses caractéristiques techniques et ses impacts (emplacement, hauteur, impacts en termes de nuisances sonores). SNCF Réseau a précisé en réponse que la ligne nouvelle franchirait les voies routières d'accès au sud de l'échangeur d'autoroute, au niveau des bâtiments de la gendarmerie. La ligne nouvelle franchirait la plaine de Poussan, au nord de la D613 au niveau de la ZAC des Clash, en viaduc (d'une hauteur d'une vingtaine de mètres).

Concernant la phase 2 du projet, l'absence dans le projet de LNMP d'un tunnel pour la traversée des Corbières, le passage par les zones viticoles à proximité de Nissan-lez-Ensérune ou encore le passage par la commune de Soler sont autant de sujets qui suscitent craintes et interrogations de la part des participant.e.s et acteurs associatifs. Le passage par la commune de Soler est perçu comme particulièrement impactant pour le paysage, le cadre de vie, la biodiversité et les nuisances sonores.

*"Habitante de la commune du Soler, je suis contre le contournement de la ligne LGV. Ce contournement, outre son coût exorbitant pour gagner quelques minutes, va littéralement couper en deux notre beau village de LE SOLER (66270), créer des nuisances sonores et visuelles, abimer la faune et la flore, dévaluer les biens des solériens. Ce contournement est une véritable hérésie et va contribuer à laisser Perpignan mourir à petit feu."*²²

Pour plusieurs acteurs associatifs, à l'instar de France Nature Environnement, la remise en cause de la mixité complète de la LNMP, l'absence d'une solution d'aménagement d'un tunnel sous les Corbières, l'implantation de deux gares dont l'intérêt est controversé, sont autant de facteurs susceptibles de remettre en cause l'opportunité générale du projet (phase 1 et phase 2), notamment eu égard à ses impacts environnementaux.

Les impacts régulièrement cités sont les suivants : pour la phase 1 : la traversée du Massif de la Gardiole, de plusieurs zones Natura 2000, de Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) ; pour la phase 2 : le passage dans la zone des Basses Corbières où se concentrent plusieurs espèces remarquables.

En matière environnementale, plusieurs acteurs associatifs regrettent l'absence de mise à disposition d'études et d'information suffisante au cours de la concertation. Le maître d'ouvrage a en effet précisé à plusieurs occasions que des études étaient en cours de réalisation (études acoustiques) ou d'actualisation (études environnementales, agricoles et viticoles, prévisions de trafic).

Ils souhaitent également qu'une attention particulière soit portée par le maître d'ouvrage aux mesures de réduction des impacts environnementaux et non pas uniquement aux mesures d'évitement.

"Les enjeux seront, quoi qu'il en soit, extrêmement élevés comparés à d'autres projets de ce type. La question de l'évitement en opportunité reste ouverte pour FNE LR car l'acceptabilité du projet dépend de la balance entre impacts environnementaux, très forts, et gains environnementaux, pour l'instant"

²² Contribution d'une participante sur le site internet de la concertation.

compromis. A ce titre, la phase 1 ne peut être séparée de la phase 2 dont la conception est déterminante pour la justification de l'utilité de la phase 1 sur le plan environnemental. ²³

*"Il n'y a pas un kilomètre de ce tracé sans enjeu fort, avec la traversée du massif de la Gardiole, de plusieurs zones Natura 2000, de ZNIEFF de type 1, de zones faisant l'objet de Plans Nationaux d'Action, de terrains du Conservatoire des Espaces Naturels. Ces sites sont d'importance majeure pour la conservation d'une longue liste d'espèces patrimoniales menacées, dont certaines viennent juste d'être découvertes"*²⁴

Quelles nuisances sonores pour la LNMP ?

Les nuisances sonores que pourrait engendrer la mise en service de la LNMP et la hausse du trafic des trains de fret suscitent des inquiétudes de la part de certain.e.s participant.e.s notamment riverain.e.s des zones concernées (sortie d'Issanka, Balaruc-le-Vieux, Bas de Poussan, Fabrègues...) qui s'interrogent par conséquent sur la mise en œuvre de mesures antibruit.

*"Pouvez-vous nous donner les calculs de nuisance sonore pour le village de Balaruc le Vieux particulièrement sur la passerelle en Sortie d'Issanka et le bas de Poussan longeant l'étang de Thau pour les trains de jour et pour le Fret de nuit ?"*²⁵

*"Habitant à Fabrègues (sur les hauts), l'autoroute A9 est déjà impactante d'un point de vue acoustique (et aussi visuel), il est important que des dispositifs soient prévus pour ne pas amplifier cette gêne, voir pour mutualiser avec Vinci autoroute des aménagements."*²⁶

Certains élus, à l'instar du Maire de la commune de Lattes, ont également interrogé la maîtrise d'ouvrage sur les crédits prévus pour entretenir les aménagements anti-bruit, après leur mise en service. Ce dernier invite SNCF Réseau à constater le manque d'entretien des murs anti-bruit déployés sur le tracé du contournement Nîmes-Montpellier.

A propos des nuisances sonores, SNCF Réseau rappelle que les études acoustiques sont en cours d'actualisation jusqu'à l'été 2021 et seront publiées dans l'évaluation environnementale du projet, qui sera soumis à enquête publique fin 2021. Le maître d'ouvrage indique qu'il est particulièrement attentif à la réduction des nuisances sonores et à la protection acoustique, dans le respect de la réglementation, et que des mesures seront mises en œuvre si, dans certaines zones, les mesures sont au-dessus des seuils réglementaires : écrans anti-bruit, isolation, melons...

Quels impacts sur les terres agricoles ?

Quelques participant.e.s s'interrogent sur les impacts du projet de LNMP sur les terres agricoles : quelles seraient les surfaces cultivables impactées ? Que serait-il prévu en termes de compensation financière ? (voir plus haut concernant les impacts sur la commune de Pinet).

S'agissant de la phase 2, les vigneron.s du Pays d'Ensérune, regroupement de 500 viticulteurs répartis sur 3000 Ha de vignoble, ont rappelé dans leur contribution que leur cave subissait une diminution continue des surfaces encépagées, liée à l'artificialisation des sols, à l'implantation de lotissements et zones d'activités, mais aussi au projet de LGV. Ils s'interrogent sur la mise en place d'une indemnisation des préjudices liés à la construction de la ligne.

"Face à ces enjeux, et aux incidences foncières du tracé de la ligne nouvelle, qui par sa durée inhabituelle continue à bloquer les projets de viticulteurs coopérateurs, voire même l'abandon de vignes âgées,

²³ Contribution de France Nature Environnement.

²⁴ Idem.

²⁵ Citation d'un.e participant.e sur le site internet de la concertation.

²⁶ Citation d'un.e participant.e sur le site internet de la concertation.

existe-t-il une mesure de compensation au profit de cave coopérative dont les apports sont impactés par le tracé de la future ligne ? ²⁷

Sur ces sujets, SNCF Réseau rappelle que la surface d'emprise du projet (de Béziers à Perpignan) est estimée à environ 1800 hectares à l'heure actuelle. Les études d'impact agricole en cours permettront de préciser les surfaces agricoles concernées d'ici le printemps 2021. Le maître d'ouvrage précise que la détermination des mesures de compensation collective fait partie des volets étudiés et débattus avec la profession agricole et que les compensations individuelles relèvent des protocoles indemnitaires validés par les organismes agricoles et les outils d'aménagement prévus par le code rural dont les procédures d'aménagement foncier, agricole, forestier et environnemental (AFAFE).

Les deux gares nouvelles

Les emplacements des deux gares nouvelles à Narbonne et Béziers, dont l'aménagement est prévu en phase 2 du projet, ont été largement interrogés voire contestés par plusieurs participant.e.s et acteurs associatifs.

Certain.e.s invitent à ne pas reproduire l'exemple de la gare TGV Montpellier Sud de France, jugée peu fréquentée, isolée et difficilement accessible aux voyageurs (manque de transports en commun, localisation éloignée du centre-ville).

*"Pensez à un maximum d'habitants avant de prendre des décisions. Les nouvelles gares de la région (Nîmes Pont du Gard et Montpellier Sud de France) ont privé une grande partie de la population d'un accès facile au train. Ne faites pas la même erreur !"*²⁸

S'agissant des gares de Béziers et Narbonne, des participant.e.s affirment qu'il serait plus judicieux de rénover et réorganiser les gares existantes en centre-ville et s'interrogent sur les lieux d'implantation jugés trop éloignés des centres-villes et peu accessibles en transports en commun.

*"Étant donné le peu de temps gagné entre Narbonne et Montpellier, est-il justifié d'avoir une nouvelle gare de Narbonne au milieu des vignes ? Le temps gagné en train sera perdu pour aller en voiture/transport en commun à la nouvelle gare..."*²⁹

*"Pourquoi envisager de créer une gare nouvelle à Béziers alors qu'il serait beaucoup plus judicieux de rénover et réorganiser celle qui existe et qui se situe en proche proximité du cœur de ville ?"*³⁰

Concernant spécifiquement l'emplacement de la gare nouvelle de Béziers dite "A75", ce dernier est jugé comme particulièrement impactant pour les riverains de Villeneuve-lès-Béziers, entraînant de nombreux impacts sur le bâti et des expropriations (dus au décalage de l'emplacement initial prévu pour cette gare).

Autre sujet d'inquiétude : l'absence de connexions suffisantes au réseau TER existant et les impacts d'un potentiel raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne existante. Des participant.e.s ont par ailleurs rappelé que les inondations récentes (2019 notamment) avaient entraîné l'arrêt total de la ligne actuelle dans le secteur, car cette dernière avait été entièrement submergée.

En commission consultative, le Maire de Villeneuve a regretté l'impact de la future gare sur 100 à 120 habitants de la commune.³¹

²⁷ Contribution des Vignerons du Pays d'Ensérune.

²⁸ Citation d'un.e participant.e sur le site internet de la concertation.

²⁹ Contribution d'un.e participant.e sur le site internet de la concertation.

³⁰ Contribution d'une.e participant.e sur le site internet de la concertation.

³¹ Commission consultative de l'Hérault.

“Il n’y a aucun intérêt d’avoir une gare à Villeneuve si elle n’est pas raccordée aux réseaux existants (TER.) il vaut mieux une gare centre, à Béziers, plutôt qu’une gare excentrée (gare patate) comme il en existe des dizaines en France, ne répétez pas les mêmes erreurs.”³²

“Notre association estime que, en tenant compte des observations développées depuis 2009 renforcées par les impératifs de lutte contre le réchauffement climatique et contre la pollution de l’air en matière de report de la route au rail des transports, les arrêtés préfectoraux du 30 janvier qualifient à tort d’intérêt général le projet aujourd’hui présenté de LNMP, car il ne prend pas en compte les observations formulées appelant des corrections en particulier pour limiter les destructions de maisons et de locaux sur Villeneuve-lès-Béziers et supprimer la réservation d’un espace pour la coûteuse création dans un secteur déjà souvent embouteillé d’une gare TGV Béziers-Est A75 sans connexion ferroviaire avec la gare centre”³³

“Villeneuve est la commune la plus impactée du projet pour ne pas dire sacrifiée avec l’assentiment sinon la connivence d’élus locaux qui ont subi plus que discuté les options “imposées” par SNCF/Réseau financement contraint oblige.”³⁴

En réponse aux interrogations sur l’emplacement des gares nouvelles, SNCF Réseau indique que la desserte de Béziers par sa gare centrale sera maintenue en phase 1 du projet et que la construction de la gare nouvelle n’est prévue qu’à partir de 2040. Le maître d’ouvrage rappelle les objectifs du projet : permettre la circulation des trains à vitesse commerciale de 320 km/h pour offrir aux voyageurs des trajets plus directs et rapides, reporter des circulations TGV et fret ferroviaire vers la ligne nouvelle, pour dégager des capacités de circulation sur la ligne classique et proposer ainsi un service régional plus fréquent et régulier.

Sur l’axe Montpellier-Béziers, SNCF Réseau précise que le taux d’utilisation de la ligne actuelle ne permet pas d’envisager de croissance à long-terme de l’offre ferroviaire sans risque de saturation. Le maintien de la desserte de Béziers par la gare actuelle obligerait en effet les TGV à rejoindre la ligne classique en amont de cette desserte, ce qui limite leur vitesse de circulation.

SNCF Réseau rappelle que l’emplacement de la gare nouvelle a été arrêté à l’issue d’une phase de concertation dédiée entre 2012 et 2013 et indique que ce nouvel emplacement permettrait de disposer d’une gare mieux adaptée à la desserte de sites touristiques de l’Hérault (car la gare serait située à proximité des A9 et A75). Pour le maître d’ouvrage, la nouvelle gare représenterait une baisse de la congestion routière saisonnière et libérerait des capacités de stationnement autour de la gare du centre-ville pour les usages TER.

S’agissant de la desserte de la nouvelle gare de Béziers, la desserte serait assurée par des transports en commun dont la politique de mise en œuvre devrait être définie par la Communauté d’agglomération de Béziers Méditerranée.

Pour répondre aux objectifs du projet, un autre emplacement de gare est suggéré par certains participant.e.s et acteurs associatifs (à l’instar d’ASSECO-CFDT OC) : l’aménagement d’une gare d’échanges à Nissan-Lez-Ensérune, option évoquée lors des phases de concertation antérieures puis finalement abandonnée. Cette option permettrait, selon ses partisans, d’accélérer les liaisons entre Montpellier et Toulouse et de tenir davantage compte des objectifs généraux du projet, phase 1 et phase 2 confondues.

Les orientations concernant la mise en œuvre de la phase 2 du projet et l’aménagement des gares nouvelles de Béziers et Narbonne sont ainsi largement questionnées. En la matière, certains acteurs associatifs invitent SNCF Réseau et l’Etat à prolonger les discussions avec les techniciens ferroviaires, les

³² Citation d’un.e participant.e sur le site internet de la concertation.

³³ Contribution de l’ASSECO OD Midi Pyrénées.

³⁴ Contribution de Patrice Foulquier, association TGV Sud.

urbanistes, les représentants du maître d’ouvrage, les riverains, les élu.e.s et les acteurs associatifs du secteur.

Les caractéristiques générales du projet

Quel tracé pour la ligne nouvelle Montpellier Perpignan ?

En visioconférence, comme sur le site internet de la concertation, des participant.e.s s’interrogent sur le tracé du projet, en se demandant si les choix présentés étaient définitivement arrêtés.

En réponse, SNCF Réseau indique que le tracé de la LNMP présenté au public est *“le produit de plus de dix années de concertation avec les habitants et acteurs du territoire”*. Pour le maître d’ouvrage, les nombreuses réunions, instances de concertation et décisions ministérielles ont permis de passer d’un couloir de passage de 5km à une zone de passage d’environ 1000 mètres puis un tracé d’environ 150 mètres de large.

Pour avoir plus de précisions concernant le tracé, le maître d’ouvrage invite à consulter les cartes des emprises réservées par départements : [Hérault](#), [Aude](#) et [Pyrénées-Orientales](#).

Des craintes concernant les expropriations prévues pour la réalisation de la ligne nouvelle

Au cours de la concertation, les sujets liés aux expropriations nécessaires à la réalisation du projet ont été évoqués à de nombreuses reprises.

Plusieurs participant.e.s s’interrogent sur les impacts du projet sur le bâti, notamment s’agissant des communes de Cers et Villeneuve-lès-Béziers, en raison du choix d’implantation de la nouvelle gare “A75” (voir plus loin). Selon eux, les orientations du Programme d’Intérêt Général 2000 ne sont pas respectées.

L’implantation de la future gare de Béziers, mais également de la zone de raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne existant dans un secteur bâti de Villeneuve-lès-Béziers entraînerait en effet la destruction de nombreuses zones d’habitat. Quelques associations et riverains plaident ainsi pour la mise en œuvre de réunions de travail entre techniciens ferroviaires, urbanistes et riverains, pour trouver des solutions ayant le moins d’impacts possibles.

“Par le biais du phasage, la commune de Villeneuve-lès-Béziers a en effet à endosser la carence des finances publiques pour permettre la faisabilité d’un projet qui plombe son développement et la vie d’une partie de sa population depuis plus de 35 ans. L’impact important sur le bâti va participer au morcellement d’une aire déjà traversée par des infrastructures majeures (Autoroutes A9:A75, une voie ferrée, une route nationale déclassée départementale, une rocade...le canal du Midi). Une réflexion entre techniciens ferroviaires, urbanistes et nouveaux élus est nécessaire. Il est encore temps”³⁵

Les riverains de ces communes souhaitent avoir des précisions sur les terrains concernés par ces expropriations, et les conditions de leur cession (prix d’achat des terrains, calendrier...).

En réponse, SNCF Réseau rappelle la procédure en matière d’expropriations : les services de l’entreprise prendront contact avec les propriétaires des bâtis concernés, une fois la déclaration d’utilité publique prononcée. Les propriétaires de terrains “nus” seront contactés ultérieurement, quand les emprises foncières nécessaires à la construction du projet seront arrêtées, afin que des propositions de tarifs d’achat leur soient faites.

SNCF Réseau précise également que c’est le Pôle d’évaluation domaniale des finances publiques qui évalue les différents biens à acquérir selon des critères liés aux caractéristiques de chaque bien et aux références des transactions historiques réalisées sur la même zone.

³⁵ Contribution de Patrice Foulquier, association TGV Sud

Quelle desserte TGV pour la gare de Sète ?

Quelques participant.e.s s'interrogent sur le niveau de desserte de la gare de Sète que permettrait le projet et s'inquiètent d'une diminution du nombre de trains, qui obligerait les passagers à se rendre à Montpellier pour voyager en TGV.

“Quelle sera l'incidence de la ligne nouvelle sur les TGV desservant actuellement la gare de Sète : aura-t-on toujours des TGV sur l'ancienne ligne ? Leur nombre et leur fréquence seront-ils maintenus ? Il ne faudrait pas que la ligne nouvelle pénalise les usagers en les obligeant à se rendre à Montpellier.”³⁶

A ce sujet, SNCF Réseau précise que la gare de Sète ne serait pas desservie par la ligne nouvelle, qui proposerait un trajet plus direct et rapide entre Montpellier et Béziers, mais que Sète serait néanmoins desservie par les TGV circulant sur la ligne classique et desservant la gare de Montpellier Saint-Roch (sans apporter de précision sur le nombre et la fréquence de ces trains).

Des oppositions au contournement de Perpignan

Plusieurs élu.e.s des Pyrénées orientales ainsi que de nombreux participant.e.s se sont exprimés en opposition au contournement de Perpignan, qu'ils estiment injustifié puisque les prévisions de trafic de SNCF Réseau ne prévoient pas de saturation de la ligne actuelle avant cinquante ans. Ils demandent que ce contournement soit différé. Les motifs résident dans la crainte d'une désertion de la gare de Perpignan et dans les effets de la traversée de la commune du Soler sur la qualité de vie des habitants. Les avantages procurés par le contournement de Perpignan (notamment en termes de gain de temps) ne compensent pas, selon eux, le coût du projet et ses impacts.

La maire du Soler rappelle que la communauté urbaine de Perpignan a rejeté le contournement ouest de Perpignan par un vote de mars 2017 ainsi que lors de l'élaboration du SRADDET. De nombreux participant.e.s font part de leurs craintes concernant un aménagement ferroviaire qui “couperait la ville en deux” et qui surplomberait la ville d'une dizaine de mètres.

Des observations concernant le déroulement de la concertation

Comme précisé précédemment, la concertation sur la phase 1 du projet LNMP s'est déroulée dans le contexte particulier lié à la pandémie du Covid-19.

En fin de concertation, quelques acteurs associatifs ont eu l'occasion de s'exprimer à propos de l'organisation de cette dernière. Lors du dernier atelier du 14 janvier 2021 en visioconférence, certains ont ainsi salué la mise en œuvre de rendez-vous en visioconférence. Ils ont indiqué avoir eu le sentiment d'avoir pu librement s'exprimer, d'être plus disponibles pour participer à l'ensemble des rendez-vous organisés, et d'être entendus.

D'autres acteurs ont regretté la faible présence du “grand public” et/ou des élu.e.s aux rencontres organisées en visioconférence, l'absence de rencontres en présentiel, le manque d'informations et d'études actualisées pour disposer d'une information complète et suffisante pour débattre, ou regrettent que le périmètre de la concertation soit limité à la phase 1 du projet³⁷. A l'issue de la concertation, plusieurs acteurs associatifs déclarent souhaiter rester associés à la démarche de dialogue, voire à l'élaboration des études (bruit, environnement, paysage...).

³⁶ Contribution d'un.e participant.e sur le site internet de la concertation.

³⁷ Dans sa décision 2020/64/LNMP/8, la CNDP avait souhaité que la concertation concerne la partie du projet soumise à la prochaine enquête publique, c'est-à-dire la phase 1. Elle avait également indiqué que la ou les autres parties du projet devraient faire l'objet d'une nouvelle saisine par SNCF Réseau. Lors de la préparation de la concertation, SNCF Réseau, en accord avec les garants et dans un souci de cohérence du projet, a estimé nécessaire de ne pas limiter les échanges à la phase 1 seulement mais d'accueillir également les contributions et questions du public portant sur la phase 2. C'est ce qui a été fait, même si la concertation est restée principalement centrée sur la phase 1.

Les réponses au questionnaire

Pour toucher des publics habituellement éloignés des dispositifs participatifs, SNCF Réseau a lancé un questionnaire en ligne, diffusé notamment à travers des campagnes publicitaires sur les réseaux sociaux, pour mesurer leur connaissance du projet et mesurer leurs attentes en matière de mobilité. 515 personnes y ont répondu, dont 54% ont moins de 45 ans.

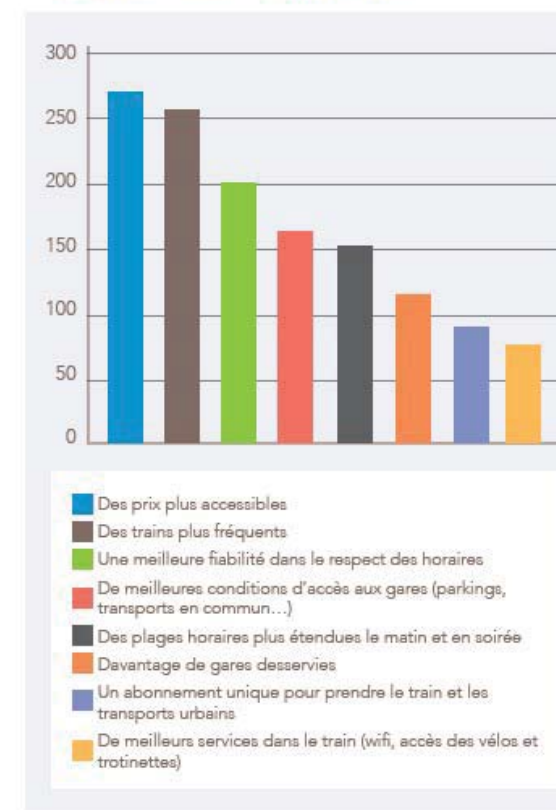
Parmi les répondants, 92,4 % déclarent connaître le projet et 16% se déclarent utilisateurs réguliers du train pour leurs transports du quotidien. Près d'un participant sur deux n'utilise aujourd'hui le train que sur de la longue distance.

Près d'un répondant sur deux (48,5 %) priorise la réduction des temps de parcours comme premier objectif du projet. Parmi ceux-ci, les possibilités de report modal (TGV en remplacement de l'avion, TER en remplacement de la voiture) sont le plus souvent mis en avant comme l'atout majeur d'un gain de temps, ainsi que l'accessibilité accrue de la région permettant d'en renforcer l'attractivité.

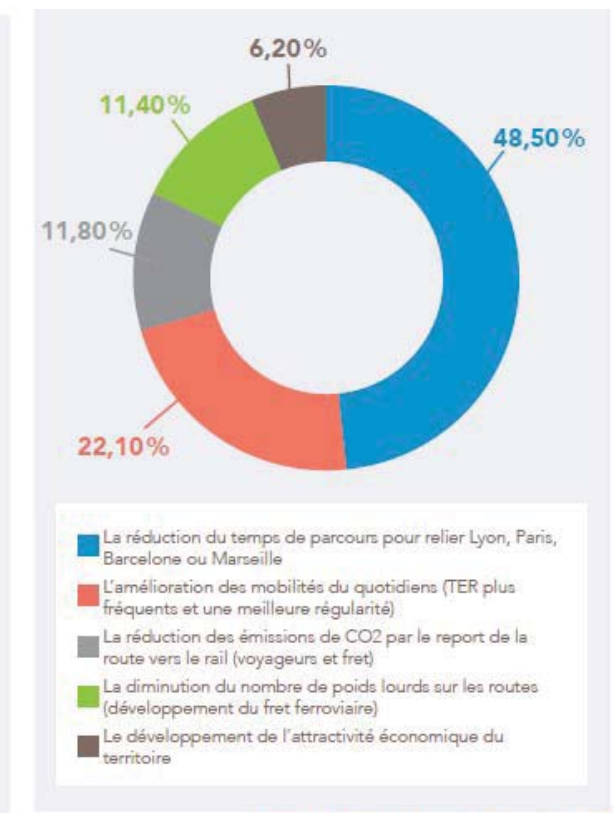
22,1 % estiment que l'objectif principal doit être le développement des TER. Ceux-ci insistent sur la nécessité de désengorger la ligne actuelle afin de pouvoir y proposer, notamment dans l'aire urbaine entre Montpellier et Sète, un service de type « RER métropolitain ».

11,8 et 11,4 % des répondants priorisent respectivement la réduction des émissions de CO2 et le développement du fret ferroviaire.

Les conditions du report modal



Les avis des répondants favorisant les conditions du report modal



Les bénéfices les plus attendus du projet

Figure 5: Réponses des répondants au questionnaire sur le report modal et les bénéfices attendus du projet (Extrait du bilan de la concertation de SNCF Réseau)

Avis des garants sur le déroulé de la concertation et recommandations au maître d'ouvrage sur les modalités d'information et de participation jusqu'à l'enquête publique

Remarques sur le déroulement et l'organisation

Sur les modalités d'information

Un effort de communication a été fait par le maître d'ouvrage pour s'adapter à la situation sanitaire, par exemple en distribuant 80.000 dépliants et cartes T dans les boîtes à lettres. Les campagnes sur les réseaux sociaux ont également montré qu'elles pouvaient mobiliser un grand nombre de personnes et générer de nombreux commentaires. Les médias de la presse écrite (pourtant largement consacrés à la situation sanitaire) ont relayé l'information et ont probablement contribué de façon significative à diffuser l'information.

Cependant, cela ne compense pas le fait qu'aucune réunion publique n'ait pu être organisée, ni l'absence de réunions locales d'information qui auraient pu être prises à l'initiative d'élu.e.s du territoire ou d'associations. Certain.e.s de ces élu.e.s (notamment à Thau) ont ainsi regretté un manque d'information des citoyens sur la concertation. Si on en croit le peu de retours collectés sur les registres accompagnant les expositions dans les mairies (4 seulement), on peut supposer que celles-ci n'ont pas trouvé leur public, ce qui n'est pas surprenant compte-tenu du contexte sanitaire.

Le site internet (ligne-montpellier-perpignan.com) est un site ancien qui a été actualisé pour la concertation de 2020-2021. Il s'est avéré peu lisible et peu intuitif, chargé d'informations sur les phases antérieures, parfois non datées. Il est évidemment important de pouvoir présenter l'historique du projet ainsi que des débats publics et concertations, mais le manque de clarté du site prête à des risques de confusion. C'est regrettable car dans le contexte d'une concertation quasiment entièrement en distanciel, le site internet se transforme de fait en principal carrefour de l'information.

Sur les dispositifs de participation

En premier lieu, il faut saluer le fait que la concertation ait pu se tenir malgré un contexte sanitaire difficile. Les équipes de SNCF Réseau ont réussi à s'adapter aux incertitudes d'une situation inédite marquée par une réglementation fluctuante et un comportement du public incertain.

La distribution de cartes T dans les boîtes à lettres a permis de ne pas limiter la concertation aux seuls outils numériques.

Le nombre de contributions reçues sur le site ou sur les réseaux sociaux a montré qu'un public assez large a pu se mobiliser. L'évaluation très positive des "Rendez-vous visio" par les participant.e.s lors de la dernière session a montré qu'une réelle écoute avait eu lieu à leur égard.

Cependant, des aspects moins positifs doivent être relevés.

En premier lieu, nous avons suggéré que les ateliers se tiennent en présentiel afin d'encourager une logique de co-construction. Cette recommandation n'a pas été suivie et il s'est avéré que, de ce point de vue, les échanges ont sans doute été moins productifs qu'ils auraient pu l'être s'ils s'étaient déroulés en présentiel.

En second lieu, le fait que les débats mobiles aient été abandonnés (ce qui peut se justifier par la désertion des gares à cette époque et même des lieux publics en général) et qu'ils aient été remplacés par les « Rendez-vous du jeudi » en visioconférence a provoqué une défection d'un public de citoyens individuels (ceux que l'on trouve fréquemment dans les lieux publics) au profit des représentants d'associations et d'organisations professionnelles, plus familiers des modalités de participation de type

« ateliers » ou « réunions publiques ». De ce fait, le "grand public" s'est montré quasiment absent des rencontres (Ateliers et Rendez-vous du jeudi).

Enfin, les autres absents de ces rencontres ont été les élu.e.s du territoire, qui auraient peut-être été plus enclins à participer si des rencontres s'étaient tenues sous forme de réunions publiques en présentiel. Les élu.e.s s'étant retrouvés entre eux lors des Commissions consultatives en début de concertation, il y a eu de fait un certain cloisonnement des publics qui ont peu échangé entre eux : les élus lors des Commissions consultatives ; les associations et organisations professionnelles dans les ateliers et les Rendez-vous du jeudi ; le grand public sur les réseaux sociaux et autour du site internet.

Le risque de cette situation réside dans la création d'espaces de dialogue distincts et peu communicants, si ce n'est par l'intermédiaire du maître d'ouvrage. S'il peut être légitime de réserver des espaces particuliers à certains acteurs, il n'est pas souhaitable de vider la concertation de sa substance et d'en faire un espace de discussion entre citoyens, associations et organisations professionnelles qui soit déconnecté des arènes de négociation ou d'échange entre décideurs publics.

Sur les études

Lors de la concertation, toutes les études n'étaient pas actualisées. C'est le cas pour des études socioéconomiques (notamment les prévisions de trafic), acoustiques, agricoles et viticoles ainsi que sur les impacts environnementaux. Il est regrettable qu'elles n'aient pas été disponibles pour nourrir les échanges. Ce constat a été émis notamment par certains acteurs associatifs.

Recommandations

Phase 1

1. Les études mises à jour devront être présentées au public par souci de transparence et de complétude. L'annonce de leur publication pourrait utilement être faite par mail auprès des associations et organisations professionnelles, celles-ci les ayant réclamées lors des ateliers. Ces études pourraient être présentées et discutées lors d'un (ou plusieurs) moment(s) d'échange ouvert à tous (ateliers en présentiel ou en visioconférence selon les possibilités).
2. Il est important de maintenir une continuité dans les échanges sur le projet jusqu'à l'enquête publique et, au-delà, lors des phases ultérieures. Un canal d'information (newsletter), accompagné d'outils de participation (formulaire en ligne ou autre) peut être mis en place y compris en période de restrictions des déplacements pour raison sanitaire. En dehors de cette période, les modalités pourront être plus diverses. Outre les études que nous avons déjà citées, plusieurs sujets abordés lors de la concertation méritent en effet d'être actualisés avant l'enquête publique, en particulier les modalités de financement du projet (convention classique et/ou société de financement) ou des précisions sur la desserte de la gare de Sète (fréquence des trains).

Phase 2

1. L'accélération du calendrier de la phase 2 a été demandée par de nombreux élu.e.s du territoire. Il porte de répondre à cette demande sans remettre en cause la réalisation des études nécessaires ni les étapes de concertation.
2. Une nouvelle phase de concertation s'imposera pour la phase 2. Les vives critiques portant sur certaines options choisies précédemment permettent d'identifier plusieurs thèmes comme porteurs d'enjeux :
 - l'opportunité de la mixité totale du tracé entre Béziers et Perpignan (fret et voyageurs) ;
 - les modalités de traversée du Massif des Corbières ;
 - l'opportunité du contournement ouest de Perpignan ;
 - le cas échéant, les modalités de traversée de la commune du Soler ;
 - l'opportunité des gares nouvelles de Béziers et Narbonne.

Sur tous ces points, les décisions précédemment entérinées ne font pas l'objet de consensus et il semble nécessaire de les revisiter à la lumière de l'expérience du projet et de l'évolution du contexte. En particulier, des expériences comme celle de la gare nouvelle de Montpellier Sud de France et des intempéries subies par la voie ferrée littorale appellent à intégrer de nouvelles considérations dans la réflexion. De la même façon, les études en cours d'actualisation (en particulier les prévisions de trafic voyageurs et de fret) devront être intégrées aux réflexions à venir sur l'avenir du projet.

3. La continuité du dialogue avec la population et les acteurs du territoire posera un nouveau défi pour ce projet au long cours. Il nous semble cependant indispensable de la préserver, à travers par exemple la mise en œuvre de comités de suivi du projet, réunissant des publics variés : élu.e.s, riverain.e.s, associations, et représentant.e.s de la maîtrise d'ouvrage... qui pourraient se réunir régulièrement (de façon trimestrielle ou bi-annuelle par exemple) tout au long des prochaines phases du projet.

ANNEXES

Site de la CNDP – Fiche de la concertation

<https://www.debatpublic.fr/projet-ligne-ferroviaire-entre-montpellier-perpignan>

Communiqué des décisions de la CNDP : Séance Plénière du 3 juin 2020



Paris, le 3 juin 2020

COMMUNIQUÉ DES DÉCISIONS Séance plénière de la Commission nationale du débat public 3 juin 2020

NOUVELLES SOLLICITATIONS

I. SAISINES (L.121-8, L.121-12)

- **Projet de Ligne Nouvelle Montpellier – Perpignan (SNCF Réseau)** : suite à la saisine par SNCF Réseau, et après délibération, la Commission nationale désigne Sofia ALIAMET et Pierre-Yves GUIHENEUF garants de la bonne information et participation du public sur la phase 1 uniquement, et jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique sur cette même phase.
[Consulter la décision](#)

II. DEMANDES DE DESIGNATION DE GARANT.E.S (L.121-17, L.121-19)

- **Abrogation de la Directive Territoriale d'Aménagement de l'estuaire de la Loire (préfecture du Pays de la Loire)** : la CNDP désigne Sylvie HAUDEBOURG garante de la concertation préalable.
[Consulter la décision](#)
- **Projet de sécurisation de la Route Nationale n°5 (route de Cilaos) et mise en compatibilité du PLU de St-Louis de la Réunion (Région Réunion)** : la CNDP désigne Philippe MASTERNAK et Renée AUPETIT garants de la concertation préalable.
[Consulter la décision](#)

Lettre de mission envoyée aux garants par Chantal Jouanno, Présidente de la CNDP

Madame, Monsieur,

Lors de sa séance plénière du 3 juin, la Commission nationale du débat public (CNDP) vous a désigné.e garant.e du processus d'information et de participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique sur la phase 1 du projet de Ligne Nouvelle Montpellier – Perpignan (LNMP) porté par SNCF Réseau (tronçon de Montpellier à Béziers).

Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général sur ce projet emportant des enjeux environnementaux et d'aménagement du territoire fondamentaux et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP pour celle-ci.

La concertation de suivi sur ce projet a été décidée en application des articles L.121-12 et L.121-14 du Code de l'environnement, suite au débat public qui s'est tenu en 2009, et aux différentes phases de concertation entre 2010 et 2015 garanties par Jean-Pierre RICHER.

Comme l'indique l'article L121-14 CE, après une concertation préalable ou un débat public décidé par la CNDP, si le maître d'ouvrage (MO) décide de poursuivre son projet, « la CNDP désigne un garant chargé de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique ».

L'article L.121-12 CE précise, dans sa version applicable à ce projet, que pour les projets ayant fait l'objet d'un débat public ou d'une concertation préalable, le MO ne peut ouvrir l'enquête publique « au-delà [du délai de 5 ans suivant la publication du bilan des tiers garants] » et doit alors saisir à nouveau « la commission [qui] ne peut décider de relancer la participation du public que si les circonstances de fait ou de droit justifiant le projet, plan ou programme ont subi des modifications substantielles ».

Par conséquent, la concertation de suivi se poursuit sous votre égide, mais uniquement sur la phase 1, car la CNDP ne peut relancer la participation du public sur cette phase uniquement. En revanche, SNCF Réseau devra saisir à nouveau la CNDP afin de pouvoir ouvrir l'enquête publique sur la phase 2.

.../...

Mme Sofia ALIAMEY et M Pierre-Yves GUIHENEUF
Garants de la concertation de suivi jusqu'à l'enquête publique
Phase 1 LNMP (SNCF Réseau)

Rappel des objectifs de la concertation de suivi :

Le champ de la concertation de suivi est particulièrement large et est présenté dans les articles L.121-1, L.121-1-1, L.121-14 et R.121-11 du Code de l'environnement. Son objectif principal est donc le continuum de l'information et de la participation du public entre les phases dites « amont » et « aval » d'association du public. Autrement dit, entre la fin d'une concertation préalable ou d'un débat public – le MO décidant de poursuivre son projet – et l'ouverture de l'enquête publique, les publics doivent pouvoir suivre facilement les étapes d'avancement du projet, y être associés pour participer, tout particulièrement à l'approche de décisions clés devant être prises par le MO, et surtout en être informés régulièrement.

Cette lettre de mission vise à vous aider dans l'exercice de vos fonctions.

Votre rôle et mission de garant.e : prescrire, conseiller, servir de recours, rendre compte

Dans le cadre de l'article L.121-14 du Code de l'environnement, la définition des modalités de concertation revient au seul MO. La CNDP ne peut légalement les valider, néanmoins vous devez rendre publiques vos préconisations et leur prise en compte par le maître d'ouvrage.

Votre rôle ne peut en aucun cas être assimilé à celui de « caution démocratique », ni réduit à celui d'observat.rice.eur du dispositif de concertation. Par mimétisme avec la concertation préalable, vous êtes prescript.rice.eur des modalités de la concertation : charge au MO de suivre vos prescriptions ou non. Vous ne sauriez donc, ainsi que la CNDP, être tenu.e responsable des choix du MO en matière de concertation, mais leur évolution vers un meilleur respect du droit dépend de vous.

A cette fin, vous pouvez notamment vous appuyer sur deux éléments :

- Les recommandations faites par l'équipe en charge du débat public de 2009 dans son compte-rendu,
- les engagements pris par le MO relatifs aux mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements du débat public et des phases précédentes de concertation jusqu'en 2015 (L.121-13, L.121-16, R.121-9, R.121-24 CE).

Vous avez toute latitude dans la négociation avec le MO pour l'amener à suivre les recommandations contenues dans les bilans précédents et respecter les engagements qu'il a pris. Sentez-vous libres des préconisations que vous ferez pour garantir le droit à l'information et à la participation : la concertation de suivi n'est pas une version dégradée de la concertation préalable ou du débat public.

Plus précisément, il s'agit dans un premier temps de ré-identifier et re-mobiliser le public cible, qui n'est peut-être pas le même que celui de la phase préalable de participation. Vous devez veiller en particulier à ce que toute personne soit en capacité de participer à cette concertation. Nous devons avoir un souci constant d'inclusion des publics les plus éloignés de la décision.

Il s'agit également de définir des formes d'information et de participation qui correspondent à la durée de ce continuum, qui peut s'étaler – et s'étale déjà – sur un temps très long, et donc voir l'information et le sens de la participation se diluer :

- clarifier aux publics les grandes étapes du calendrier à venir et donner un certain rythme à la démarche ;
- ajuster les outils en fonction de l'évolution du contexte ;
- assurer la complétude, l'accessibilité et l'intelligibilité des informations et documents transmis aux publics ;
- assurer les possibilités de contribution du public et d'échanges directs entre lui et le MO, la mise en débat de sujets qui méritent d'être approfondis, veiller à ce que des réponses soient apportées par le MO à toutes les questions, observations et propositions,

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T +33 (0)1 44 49 85 55 – chantal.jouanno@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

- demander la production de tout document d'information complémentaire ou la mise à disposition de données, si cela vous semble nécessaire.

Si votre mission dure au-delà de 12 mois, votre mission sera rythmée par la publication de rapports intermédiaires annuels. Ces derniers sont de nature à rappeler le cadre légal et de principe de la concertation et à permettre aux publics de suivre les évolutions du projet et de la démarche de participation. Si nécessaire, vous pouvez rédiger des notes d'observation, qui ont pour but de rappeler aux organisateurs les engagements pris ou les règles de base de la concertation.

Durant toute la durée de votre mission, vous devez vous mettre à disposition des participant.e.s, être visibles et expliciter votre rôle. Le public doit pouvoir vous contacter directement, notamment par la diffusion de votre adresse mail. En effet, vous constituez un recours possible en cas de désaccord sur le déroulement du processus de concertation ou sur les expertises produites. Si vous êtes sollicité.e par des participant.e.s et si vous jugez que les réclamations sont fondées, vous devez les porter auprès du MO et exiger qu'il les considère. Si jamais vos recommandations ne sont pas prises en compte, vous devrez faire état de ces difficultés dans votre rapport (voir plus bas). Si les réclamations ne vous semblent pas fondées, vous répondez directement aux auteurs et expliquez votre position.

Eléments de contexte et enjeux de la concertation identifiés au stade de la décision CNDP

Depuis le débat public de 2009, et sans que le public soit associé à toutes les décisions clés, le projet global LNMP a évolué. Il est aujourd'hui présenté en deux phases différentes l'une de l'autre : fonctionnellement d'abord avec l'introduction d'un critère de charge des tronçons existants pour déterminer le niveau de mixité de chaque nouveau tronçon (décision RFF 2009), géographiquement ensuite entre l'amont et l'aval de Béziers (décision ministérielle 2013), temporellement enfin (décision ministérielle 2016) en reportant la phase 2 de Béziers à la frontière espagnole d'une vingtaine d'années. En outre, le public n'a plus été associé par SNCF Réseau depuis 2015, alors que la CNDP avait recommandé de ne pas interrompre la concertation de suivi (décision n°2015/ 44/ LNMP/ 8).

Aujourd'hui, la phase 1, de Montpellier à Béziers, est en train de se concrétiser, et le MO vise une enquête publique en fin d'année 2020. Considérant que la phase 2 verra son contexte et ses caractéristiques évoluer de façon substantielle, nous avons fait le choix de poursuivre cette concertation de suivi uniquement sur la phase 1 de ce projet. En effet, le risque de dilution de l'information est bien présent entre d'une part des objets très concrets à amener à l'enquête publique sur la phase 1, et le peu d'éléments nouveaux et concrets sur la phase 2. Il semble complexe d'associer le public sur la phase 2 sans pouvoir lui garantir à ce stade une réelle prise en compte de ses contributions, or l'intelligibilité et la crédibilité de la concertation sur un projet de cette temporalité est fondamentale. Il faudrait néanmoins donner à voir à l'ensemble des acteurs locaux et des publics le niveau d'avancement réel du projet global ainsi que les ambitions du MO, du Gouvernement et des élu.e.s loca.les.ux.

Par conséquent, l'enjeu premier de cette concertation de suivi, est d'amener le MO et les décideurs politiques à assumer le portage phasé qu'ils ont décidé progressivement depuis 2009 en n'associant le public que sur la phase 1 du projet, de Montpellier à Béziers. Les publics concernés n'ayant pas été consultés par SNCF Réseau sur ce dossier depuis 2015, il s'agit donc avant toutes choses de les remobiliser avec une information intelligible :

- produire une synthèse simple et lisible du processus décisionnel d'ici à la réalisation de la phase 1 et y associer une présentation des phases de participation depuis 2009 ;
- décrypter le niveau d'avancement de la phase 1 et la complexité du jeu d'acteurs ;
- disposer publiquement les questions-clés qui se posent au MO sur la phase 1 afin de

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T +33 (0)1 44 49 85 55 – chantal.jouanno@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

permettre à chacun.e de se mobiliser sur les sujets sur lesquels sa participation lui semble la plus utile.

Un effort particulier doit être produit sur les acteurs « non institutionnels », principalement les publics habitants et les potentiels usagers des transports du quotidien, sans les enfermer dans une logique de négociation de gré-à-gré avec le MO, mais en faisant valoir leurs points de vue dans le débat. Par ailleurs, compte tenu de ses enjeux cruciaux en matière environnementale (report modal de l'aérien et du routier au ferré) et de développement des territoires, il paraît souhaitable que des efforts spécifiques d'association de tous les acteurs du fret soient assurés dans le cadre de cette concertation.

D'après le dossier de saisine, SNCF Réseau n'envisage pas de remettre à débat les décisions déjà prises sur le projet, et souhaite aborder la phase 1 sous l'angle de l'insertion territoriale et des conditions de réalisation. Elle a pré-identifié des sujets nécessitant d'approfondir les échanges avec les acteurs du territoire comme les activités agricoles et viticoles, la desserte ferroviaire et l'intermodalité, l'insertion paysagère et environnementale, les retombées économiques et sociales. Pour autant, 5 ans après la dernière phase de concertation, il paraît indispensable de requestionner un certain nombre d'enjeux, car le contexte a indéniablement changé depuis 2009. Je vous invite donc à amener le MO à élargir le champ thématique du débat et à permettre au public de discuter, entre autres :

- les niveaux de desserte et de l'équilibre de service entre TGV et TER, la Loi d'Orientation des Mobilités de décembre 2019 rappelant la priorité à donner aux transports du quotidien ;
- les enjeux environnementaux, notamment la multiplication sur le pourtour méditerranéen des événements météorologiques violents dans un contexte de changements climatiques ;
- le taux de rentabilité interne du projet, à la fois au regard de la crise structurelle du transport ferroviaire du transport ferroviaire de marchandises et de la crise conjoncturelle Covid-19 ;
- les fonctionnalités de la ligne nouvelle, et notamment les enjeux du fret et de la mixité dans un contexte de crise écologique ;
- les acquisitions foncières, les mesures d'évitement, de réduction et de compensation et leurs modalités de réalisation.

Conclusions de la concertation de suivi

Comme prévu par l'article L.121-14 du Code de l'environnement, vous remettrez à la CNDP à l'issue de votre mission un rapport final présentant la façon dont elle s'est déroulée. Ce rapport comporte une présentation des étapes de la concertation de suivi, une synthèse des observations et propositions présentées, la méthodologie retenue pour mener la concertation sur le long terme, votre appréciation indépendante sur la qualité de la participation menée par le MO et, le cas échéant, mentionne les évolutions du projet qui résultent de ce processus. Il met l'accent sur la manière dont le MO a pris en compte – ou non – vos prescriptions. Ce bilan, après avoir fait l'objet d'un échange avec l'équipe de la CNDP, est transmis au MO et à la CNDP qui le publient sans délai sur leurs sites et est joint au dossier d'enquête publique, conformément à l'article R.121-11 du Code de l'environnement.

La CNDP vous confie donc une mission de prescription à l'égard du MO et des parties prenantes afin de veiller aux principes fondamentaux de la participation :

- le respect des principes du droit à l'information et à la participation du public reconnu par la réglementation française (Convention d'Aarhus, Charte de l'environnement, Code de l'environnement) ;
- tout en liaison avec le MO, l'exigence d'une totale indépendance et neutralité ;
- le respect des principes et des valeurs de la CNDP : indépendance, neutralité, transparence, égalité de traitement et argumentation.

Nous ne parlons donc pas là d'une simple procédure, mais bien d'une démarche démocratique encadrée par la loi, dont le respect est sous votre garantie, au nom de la CNDP.

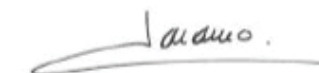
Pour tout cela, la CNDP vous indemnise et vous défraie selon des montants fixés dans l'arrêté du 29 juillet 2019. La charge de l'organisation matérielle de la concertation revient au MO.

Relations avec la CNDP :

Il est nécessaire que nous puissions conserver un contact étroit afin que vous nous teniez informé.e.s régulièrement du bon déroulement de la concertation (qualité des documents produits pour les publics, définition des modalités de concertation, qualité des réponses apportées, sujets principaux et points de conflit potentiel, etc.). Le bureau se tient à votre disposition, notamment en cas de difficulté particulière liée à la concertation.

Enfin, de manière à vous permettre la meilleure prise en main de votre mission, Marie-Liane Schützler vous proposera un échange dédié dans les prochaines semaines. Cette journée sera l'occasion d'aborder dans le détail les enjeux propres à ce dossier, les différentes étapes de la concertation que vous allez garantir, et bien sûr, de nous poser toutes vos questions.

Vous remerciant encore pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.



Chantal JOUANNO



244 boulevard Saint-Germain
75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50
contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr

6.4.3. Bilan des garants - version finale de novembre 2021

RAPPORT DES GARANTS

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN PHASE 1

CONCERTATION DE SUIVI

2 NOVEMBRE 2020 – 15 JANVIER 2021

Sofia ALIAMEY
Pierre-Yves GUIHENEUF
Désignés par la Commission nationale
du débat public

Version finale : 12 novembre 2021

Rapport des garants

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN PHASE 1

2 NOVEMBRE 2020 – 15 JANVIER 2021

Version finale : 12 novembre 2021

Cette version actualise et remplace
la version intermédiaire du 25 mai 2021.

FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET

MAÎTRE D'OUVRAGE

SNCF Réseau

CONTEXTE

Le contexte de la concertation est marqué d'une part par le fait qu'il s'agit d'un projet particulièrement long et par la situation sanitaire de 2020.

Un projet long

Le projet Ligne nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) est particulièrement long puisqu'il a démarré dans les années quatre-vingt-dix. Si certaines parties (contournement de Montpellier et gare nouvelle de Montpellier Sud de France) ont été mises en œuvre à la date de rédaction de ce rapport, ce n'est pas le cas pour le tracé entre Montpellier et Perpignan. Les principales étapes sont retracées ci-dessous et l'évolution du projet et de la concertation est décrite plus loin.

La durée du projet se traduit notamment par deux éléments qui ressortent nettement des propos des participant.e.s. D'une part, une certaine lassitude, voire une exaspération, pour ceux qui appellent à la réalisation du projet de leurs vœux. D'autre part, l'oubli de certaines orientations prises il y a des années ou des motivations des choix qui ont été effectués. Nous y reviendrons plus loin.

Principales étapes du projet (les étapes de 2009 à 2021 sont détaillées plus loin).

- 1995 : Avant-projet sommaire.
- 2000 : le projet est qualifié de Projet d'intérêt général.
- 2009 : Débat public CNDP (3 mars au 3 juillet) et décision de SNCF Réseau de poursuivre des études (26 novembre).
- 2010-2011 : Concertation post-débat public (Etape 1) avec un garant CNDP (M. Richer)
- 2011 : Décision ministérielle n°1 (14 novembre 2011) actant la Zone de Passage Préférentielle (ZPP).
- 2012-2013 : Poursuite des études et première phase de concertation sur l'étape 2.
- 2013 : Décision ministérielle n°2 (15 décembre) actant la création de deux gares nouvelles à Béziers et Narbonne ; mixité de la ligne entre Montpellier et Béziers.
- 2014-2016 : Définition du tracé et nouvelle phase de concertation sur l'étape 2.
- 2015 : Saisine de la CNDP (15 septembre) qui recommande la poursuite de la concertation avec garant.
- 2016 : Décision ministérielle n°3 (29 janvier) fixant tracé, raccordements, implantation des gares
- 2019 : Registre numérique ouvert au public. Confirmation de la qualification « PIG - Projet d'intérêt général » (30 janvier). Inscription comme projet prioritaire dans la Loi d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019.
- 2020 : Dans la perspective de l'ouverture de l'enquête publique sur la phase 1 du projet LNMP (tronçon Montpellier-Béziers) et compte tenu du délai depuis la clôture du débat public (2009), saisine de la CNDP par SNCF Réseau, en application de l'article L121-12 du Code de l'environnement. Le 3 juin 2020, la CNDP décide de poursuivre la concertation de suivi sur la section de projet Montpellier-Béziers soumise à enquête publique (phase 1 du projet). Sofia ALIAMET et Pierre-Yves GUIHENEUF sont nommés garants de cette concertation. Cette décision du 3 juin 2020 ne s'applique pas pour les autres parties du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, qui devront faire l'objet d'une nouvelle saisine préalablement aux futures enquêtes publiques.

Un contexte sanitaire déterminant

La pandémie de Covid-19 a bouleversé les activités de l'année 2020 et notamment la concertation. Lors de la préparation de la concertation lors de l'été 2020, des activités à la fois en présentiel et en distanciel ont été envisagées. Le passage de la région de Montpellier en alerte covid, puis le second confinement à partir du 30 octobre 2020 ont bousculé tout le dispositif, faisant le maître d'ouvrage opter pour une concertation à 100% en distanciel. Nous reviendrons plus loin sur les implications de ce choix, largement déterminé par les incertitudes de la situation.

PLAN DE SITUATION GÉNÉRALE DU PROJET LNMP

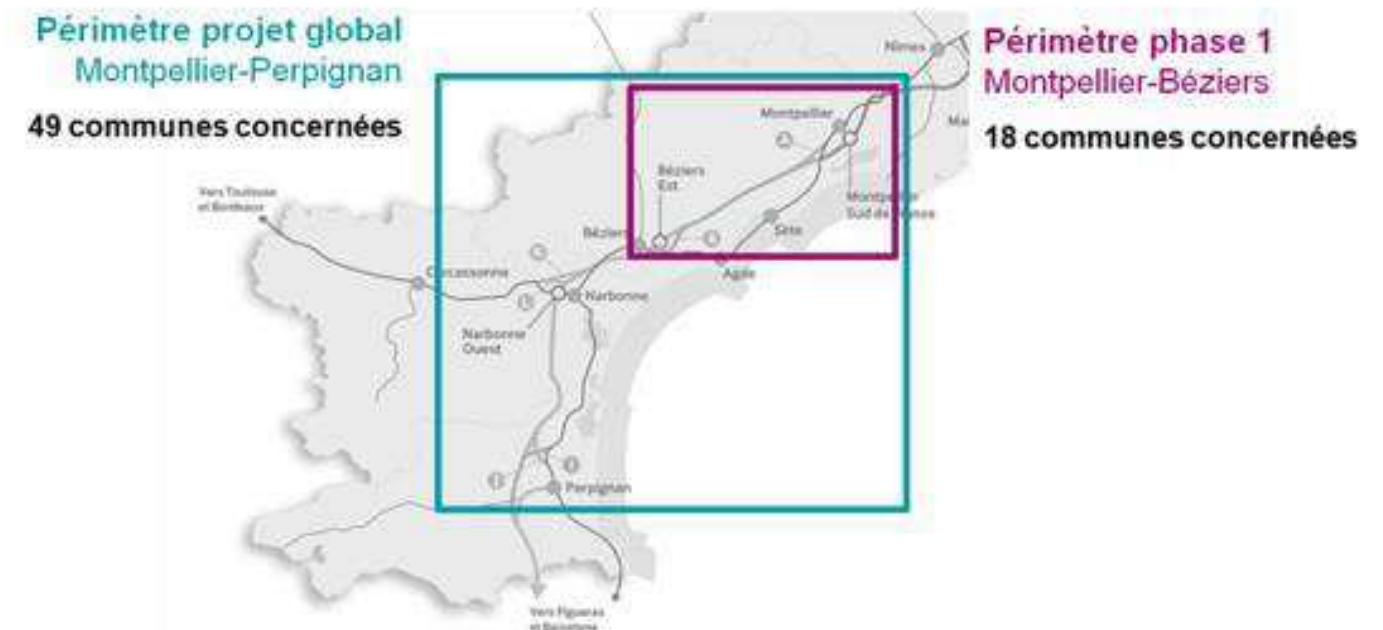


Figure 1 : Visuel issu des documents du maître d'ouvrage

PLAN DE SITUATION PHASE 1 (MONTPELLIER-BEZIERS)

En gris : ligne ferroviaire existante. En couleurs : LNMP phase 1



Figure 2: visuel extrait des documents du maître d'ouvrage

OBJECTIFS DU PROJET

Selon la maîtrise d'ouvrage (SNCF Réseau), le projet de Ligne nouvelle Montpellier – Perpignan est un projet ferroviaire visant à assurer la continuité de la grande vitesse entre la France et l'Espagne (le tracé est conçu pour une vitesse de circulation jusqu'à 350 km/h), à renforcer le transport de fret par la voie ferrée, à fluidifier la circulation des trains régionaux.

Le projet ferroviaire de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) poursuit 4 objectifs :



Figure 3 : Objectifs du projet selon SNCF Réseau (visuel extrait du bilan de la maîtrise d'ouvrage)

CARACTÉRISTIQUES

Le projet global consiste en :

- la réalisation d'une ligne nouvelle sur 150 km entre Montpellier (Hérault) et Toulouges (Pyrénées-Orientales), du Contournement de Nîmes Montpellier (CNM) au contournement de Perpignan ;
- des raccordements (30 km) au réseau existant ;
- la création de deux gares nouvelles à Béziers et à Narbonne. Il est prévu que les gares existantes de Sète, Agde, Béziers, Narbonne et Perpignan continuent d'être desservies grâce à des raccordements avec la ligne nouvelle et la ligne existante ou en correspondance avec des trains régionaux.

Le projet est décomposé en deux phases :

- **Phase 1** (faisant l'objet de la concertation de suivi) : réalisation d'une ligne nouvelle de 52,3 km et 2 raccordements, soit 7 km, entre le contournement de Nîmes-Montpellier au Nord et Béziers au Sud ;
- **Phase 2** : réalisation d'une ligne partiellement mixte, en capacité d'accueillir des trains de voyageurs à grande vitesse entre Béziers et Toulouges (contournement de Perpignan) ainsi que des trains de marchandises entre Rivesaltes et Toulouges ; construction de deux gares nouvelles à Béziers et Narbonne.

La phase 2 n'est pas à l'ordre du jour de la concertation de suivi mais, étant donné qu'elle a été très présente dans les interventions et que la phase 1 est difficilement compréhensible sans elle, elle est rapidement présentée ici.

COÛT

- Phase 1 : 1,855 Md€ (CE 07/2014)
- Projet complet : 5, 52 Md€ (CE 07/2014)

CALENDRIER DE MISE EN SERVICE ENVISAGÉE

- Phase 1 : 2034
- Phase 2 : non déterminée (début des travaux : fin 2039)

LES CHIFFRES CLES DE LA CONCERTATION

QUELQUES DATES CLÉS

- 25 mai 2020 : saisine de la CNDP par SNCF Réseau
- 3 juin 2020 : audition de SNCF Réseau devant la CNDP, décision de la CNDP de poursuivre la concertation assurant la bonne information et la participation du public jusqu'à l'enquête publique sur la partie du projet soumise à la prochaine enquête publique et nomination des garants Sofia ALIAMET et Pierre-Yves GUIHENEUF (décision 2020/64/LNMP/8).
- 2 novembre 2020-15 janvier 2021 : période de concertation dédiée à la phase 1 du projet.
- 25 mai 2021 : transmission à SNCF Réseau d'une version provisoire du rapport des garants.
- 12 novembre 2021 : transmission de la version finale du rapport des garants.
- 14 décembre 2021 (date prévisionnelle) : Début de l'enquête publique

PERIMETRE DE LA CONCERTATION

49 communes, 3 départements, une région (ce périmètre est celui de l'ensemble du projet LNMP).

DISPOSITIF DE LA CONCERTATION

Documents d'information

- Dépliants distribués dans 80 416 boîtes aux lettres des 18 communes de la phase 1
- Site internet dédié : <https://www.ligne-montpellier-perpignan.com/>
- Campagnes publicitaires sur Facebook, Twitter et Instagram
- Affiches, dépliants et roll ups dans les 18 communes de la phase 1

Outils de recueil de contributions

- Registres dans les mairies des 18 communes de la phase 1
- Site internet : <https://www.ligne-montpellier-perpignan.com> : dispositif de questions-réponses, et recueil d'avis
- Cartes T
- Adresse postale et mail

Ateliers et réunions

- 3 Commissions consultatives en visioconférence pour les élu.e.s des départements concernés (Hérault, Aude, Pyrénées Orientales)
- 2 ateliers, sur inscription, en visioconférence :
 - sur le thème de l'environnement : Comment favoriser l'insertion environnementale du projet ? le lundi 7 décembre de 10h00 à 12h00,
 - sur le thème "développement socio-économique" : Comment utiliser les capacités nouvelles du réseau ? le mardi 8 décembre de 10h00 à 12h00.
- 7 « Rendez-vous du jeudi », réunions thématiques ouvertes à tous en visioconférence (13h-14h) :
 - Caractéristiques générales du projet : le jeudi 19 novembre 2020
 - Tracé, ouvrages hydrauliques et modalités techniques : le jeudi 26 novembre
 - Patrimoine agricole et viticole, acquisitions foncières : le jeudi 3 décembre
 - Insertion paysagère et acoustique : le jeudi 10 décembre
 - Caractéristiques générales du projet : le jeudi 17 décembre
 - Patrimoine agricole et viticole, acquisitions foncières : le jeudi 7 janvier 2021
 - Premiers enseignements de la concertation : le jeudi 14 janvier

Du fait de la situation sanitaire, SNCF Réseau a annulé la réunion publique d'ouverture. Les débats mobiles qui avaient été initialement prévus ont été remplacés par les « rendez-vous du jeudi » en visioconférence. Les commissions consultatives et les ateliers se sont déroulés en visioconférence. De ce fait, cette concertation s'est déroulée sans aucun échange en présentiel.

PARTICIPATIONS

Participant.e.s, nombre et durées des rencontres

- 3 commissions consultatives (destinées aux collectivités concernées) : 89 participants cumulés (67 participants uniques) - 4 heures au total.
- 2 ateliers (destinés aux acteurs du territoire) : 180 participants cumulés (110 participants uniques) – 4 heures au total
- 7 rendez-vous du jeudi (ouverts à tous) : 70 participants cumulés (49 participants uniques) – environ 9 heures au total

- Total : 12 rencontres, 339 participants cumulés (206 participants uniques) - 17 heures

Fréquentation du site internet

- Visiteurs uniques : 15 394
- Pages vues : 52 000
- Documents téléchargés : 3400

Réseaux sociaux

Campagnes publicitaires sur Facebook et Instagram : du 14 novembre 2020 au 12 janvier 2021 en trois campagnes successives de une à deux semaines.

- 1,7 millions d'impressions délivrées (nombre de vues)
- 11 000 clics vers le site internet du projet
- 237 commentaires
- 192 partages
- 787 réactions (likes)

Contributions reçues

- sur le site internet (formulaire) : 645 avis et 114 questions
- par email : 10 avis et 19 questions
- courrier postal : 1 avis
- par cartes T : 105 avis
- lors des ateliers et réunions : 179 avis et 53 questions
- sur les registres : 4 avis

Total : 1130, dont 944 avis et 186 questions

RAPPEL DES ENSEIGNEMENTS ET DES RECOMMANDATIONS DU DEBAT PUBLIC DE 2009 ET DES CONCERTATIONS DE 2010 A 2016, SUITES DONNEES PAR LE MAITRE D'OUVRAGE ET L'ETAT

Le débat public

L'opportunité du projet a été débattue lors du débat public du 2009. Le compte-rendu¹ rédigé par la CNDP signale que le projet est majoritairement attendu avec impatience ou reconnu comme utile par les participant.e.s. Les avis contestant son utilité ou regrettant son coût sont très minoritaires. La CNDP en conclue que l'opportunité du projet n'est majoritairement pas contestée.

Logiquement, SNCF Réseau (alors Réseau Ferré de France) annonce sa décision de poursuivre le projet².

Le débat public de 2009 a également porté sur la mixité de la ligne et a mis en discussion quatre scénarios :

- une ligne nouvelle pour les seuls trains à grande vitesse (320 km/heure)

¹ Voir le compte rendu du débat public : https://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-lnmp/DOCS/CR-BILAN-DECISION/COMPTE_R.PDF

² Décision du maître d'ouvrage à la suite du débat public. 26 novembre 2009.

- une ligne nouvelle mixte pour le fret et la grande vitesse (220 km/h)
- une ligne nouvelle mixte pour le fret et la grande vitesse (300 km/h),
- le doublement partiel de la ligne existante.

Selon le compte-rendu du débat rédigé par la CNDP :

- Le scénario « voyageur grande vitesse » était privilégié par la SNCF, deux collectivités et deux associations
- le scénario « mixité 220 » a rallié les militants écologistes, les syndicats et une partie du public
- le scénario « mixité 300 » l'a emporté chez les élus, les responsables professionnels et une partie notable du public
- le scénario d'aménagement de la ligne existante a été peu évoqué.

Lors du débat public apparaissent des alternatives à ces quatre scénarios : d'une part, une différenciation selon les segments du parcours ; d'autre part, une solution en deux temps (par exemple, mixité totale dans un premier temps, doublement de la voie ensuite pour séparer les flux).

Après le débat public, la SNCF fait le choix d'un projet apte à la grande vitesse sur tout son parcours et en capacité d'accueillir des circulations mixtes sur les sections les plus circulées, une solution qui se rapproche donc d'une des alternatives ayant émergé lors du débat public. Le débat public a également abordé la question du tracé. Deux couloirs de passage d'une largeur de cinq kilomètres étaient proposés sur le segment Montpellier-Béziers, l'un passant à hauteur de Pézenas, l'autre plus au sud, longeant l'autoroute A9. Selon le compte-rendu du débat public, c'est cette deuxième option qui a été préférée par le public et c'est finalement ce couloir sud qui a été choisi par SNCF Réseau.

Le bilan établi par la CNDP³ faisait état des conclusions suivantes :

- le projet suscite un intérêt manifeste et un accueil globalement favorable, son opportunité n'est pas contestée ;
- les échanges ont attiré un public souvent très éclairé ;
- les avis sur les scénarios ont été contrastés, de nouveaux scénarios sont apparus au cours du débat.

Enfin, le débat public a abordé la question de la construction de gares nouvelles. A ce moment :

- A Montpellier, il était considéré impératif de construire une gare nouvelle, du fait de la saturation annoncée de la gare de Montpellier Saint-Roch (centre-ville).
- A Nîmes, deux options : conserver la gare centrale ou créer une gare nouvelle sur l'itinéraire du contournement, à Manduel, Campagne ou Campagnolle.
- A Narbonne, deux options : conserver la gare centrale ou construire une gare au Nord-Ouest, au point de connexion avec l'éventuelle ligne TGV Toulouse-Narbonne.
- A Béziers, deux options : conserver la gare centrale ou construire une gare nouvelle à l'Est ou au Nord-Est.
- Une alternative à la construction de gares nouvelles à Narbonne et Béziers : la construction d'une gare commune à Nissan-lez-Ensérune.

En tout état de cause, le public demande que l'on veille à l'accessibilité des gares, anciennes ou nouvelles, par les transports en commun comme par la voiture, et que les éventuelles gares nouvelles fassent l'objet de projets structurés.

³ CNDP. Bilan du débat public Ligne nouvelle Montpellier- Perpignan. 3 mars 2009 - 3 juillet 2009

Suite au débat public, SNCR Réseau décide de poursuivre les études sur ces gares nouvelles. Des points d'attention ont été formulés lors du débat public sur les aspects suivants :

- la qualité des paysages, du patrimoine et de la biodiversité,
- les effets de l'infrastructure nouvelle sur les risques d'inondations,
- la lutte contre le bruit,
- la protection de la viticulture de qualité.

L'opportunité du projet n'ayant pas vraiment été remise en cause, les points focaux des échanges lors du débat public ont donc été les suivants : la mixité voyageurs-fret, le tracé, la pertinence de créer deux gares nouvelles, l'impact sur l'environnement.

Poursuite des études et concertation de 2010 à 2011

En 2010, SNCF Réseau décide des orientations suivantes (Comité partenarial du 24 juin 2010) :

- Poursuite du projet dans le couloir littoral défini après le débat public (5 km de large).
- Création d'une gare nouvelle à Montpellier et près de Nîmes (Manduel).
- Desserte de Perpignan par la gare existante.
- Lancement d'études sur la desserte du Piscinois, de l'Agathois, du Biterrois et l'Est Audois.
- Principe d'une ligne à grande vitesse sur tout le parcours et de fret sur des sections à définir.
- Mise en place d'une concertation continue durant les cinq années suivantes, nomination d'un garant en avril 2010 (M. Jean-Pierre Richer, garant du débat public), proposition d'une charte de la concertation⁴.

S'engage alors une première concertation post-débat public de septembre 2010 à avril 2011 (dite « Etape 1 ») et des études visant à affiner le tracé et préciser la desserte des territoires entre Montpellier et Perpignan. Dans son rapport de juin 2011, le garant juge positivement le déroulement de la concertation et fait cependant des recommandations pour son amélioration, notamment pour mieux y associer le grand public⁵.

En juin 2011, une zone de passage préférentielle (ZPP) d'un kilomètre de large est adoptée par le Comité de pilotage du 16 juin, puis validée par décision ministérielle du 14 novembre. Cette dernière fait le choix d'une vitesse de 350 km/h pour les TGV. Deux options de passage sont préservées au niveau des Corbières.

Précisions sur le projet de 2012 à 2015

L'étape suivante (dite Etape 2), préalable à l'enquête d'utilité publique, doit permettre d'affiner le projet sur les points suivants :

- Préciser le tracé.
- Faire des choix entre les options suivantes : aucune gare nouvelle ; une gare nouvelle commune à Béziers et Narbonne sur le site de Nissan-lez-Ensérune ; une gare nouvelle dans l'est de Béziers ; une gare nouvelle dans l'Ouest de Narbonne ; deux gares nouvelles.
- Définir les sections pouvant accueillir du fret.

⁴ <https://www.ligne-montpellier-perpignan.com/pages/la-charte-et-le-garant>

⁵ https://www.ligne-montpellier-perpignan.com/sites/ligne-montpellier-perpignan.com/files/rff/mediatheque/lnmp_cr_garantetape1_150611_a.pdf

- Préciser le financement.

Une concertation est organisée de février à juin 2012, avec le même garant (M. Richer) qui note dans son rapport intermédiaire que l'information du grand public a été renforcée (communication dans les médias, réunions publiques)⁶.

Le Comité de Pilotage du 8 octobre 2012 propose :

- la création de deux gares nouvelles à Béziers-Est et Narbonne-Ouest et la possibilité d'envisager une gare nouvelle sur le secteur de Perpignan.
- la mixité de la ligne : le plus loin possible entre Montpellier et Perpignan.

La publication du rapport Duron (juin 2013) qui classe le projet parmi les projets de « seconde priorité » (à réaliser entre 2030 et 2050) freine alors le projet. Cependant, la décision ministérielle n°2 (15 décembre 2013) acte la création des deux gares nouvelles et fait le choix de la mixité de la ligne entre Montpellier et Béziers.

De novembre 2014 à juin 2015, une nouvelle phase de concertation avec garant est engagée, avec des efforts de mobilisation du grand public⁷. Les objectifs sont les suivants :

- préciser le tracé (100 mètres de large)
- préciser l'implantation des gares nouvelles (deux sites sont envisagés pour chacune d'elles)
- valider ou invalider la création d'une gare nouvelle près de Perpignan
- affiner le financement.

Suite à la période de concertation de 2010 à 2015, SNCF réseau décide de modifier et préciser le projet, à travers notamment les amendements suivants :

- Modification du tracé pour limiter les impacts agricoles dans le secteur de Lespignan,
- En accord avec l'association de défense du site du massif de la Gardiole, un passage dans le site au niveau de Fabrègues et Gigean a été acté
- Evolution des principes de desserte : abandon du projet de gare commune à Nissan-Lez-Ensérune (pour le secteur de Béziers et Narbonne) et abandon de la desserte de Rivesaltes
- Décalage du tracé au niveau de Rivesaltes, suite à la réalisation des inventaires biodiversité et études de variantes,
- Validation du principe de réalisation d'une tranchée couverte au Soler pour garantir le profil bas de la ligne
- Choix de la ZPP médiane dans les Corbières, suite au refus de choisir la ZPP littorale
- Etude d'une variante passant par Roquefort, non retenue mais remplacée par une proposition de tunnel.

Le 29 janvier 2016, la décision ministérielle n°3 vient clore cette étape en fixant tracé, raccordements et lieux d'implantation des gares.

Suspension de la concertation de 2016 à 2020

Suit alors une période durant laquelle la concertation ouverte au public est suspendue, même si le dialogue avec les acteurs du territoire est maintenu autour de l'obtention de la qualification « Projet d'intérêt général » (30 janvier 2019) et de son inscription dans la loi d'orientation des mobilités (24 décembre 2019). Ces enjeux font l'objet d'une forte mobilisation des collectivités territoriales en

⁶ [Compte-rendu du garant de la concertation \(2013\)](#)

⁷ [Compte-rendu du garant de la concertation \(2015\)](#)

particulier entre 2017 et 2019. Un registre numérique est ouvert au public en 2019 mais aucun évènement public n'est organisé.

Bilan global de l'évolution du projet de 2009 à 2021

Le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan a connu des évolutions majeures depuis plus d'une décennie. Il a été jalonné de plusieurs étapes, entérinées par plusieurs décisions ministérielles, qui ont permis d'arrêter de nombreux choix :

- Définition d'une Zone de passage préférentielle (ZPP) en 2011
- Implantation de deux gares nouvelles à Béziers-Est et Narbonne Ouest (2013)
- Mise en œuvre d'une ligne mixte entre Montpellier et Béziers, ainsi que d'une ligne voyageurs entre Béziers et Perpignan (2015)
- Mixité du tronçon Rivesaltes – Toulouges (2016)
- Mise en place d'une mission de financement du projet (2016)
- Phasage du projet (2017).

Enseignements sur la durée du projet

La durée du processus passé et l'interruption de la concertation au cours des quatre dernières années ont nécessairement eu des effets sur la teneur de la concertation de 2020. Sans prétendre être exhaustif, les garants ont noté les points suivants :

- une lassitude, voire une exaspération, clairement ressenties dans les propos de certains acteurs du territoire, notamment parmi ceux qui sont favorables au projet et qui réclament une accélération du processus, si besoin aux dépens de la concertation. On peut émettre l'hypothèse que cela a contribué à une certaine désertion des espaces de dialogue, en particulier de la part de certains élu.e.s du territoire ;
- l'oubli, par certains participants, des choix effectués il y a plusieurs années et de leur motivation. Cela a obligé le maître d'ouvrage à rappeler, à plusieurs occasions, les étapes précédentes, les débats qui ont eu lieu et les décisions ministérielles qui ont été prises. Le fait que le maître d'ouvrage soit le principal garant de la mémoire des concertations précédentes (le garant précédent n'étant plus en poste et peu de participant.e.s ayant assisté à l'ensemble des débats antérieurs et encore moins aux étapes décisionnelles) est d'ailleurs regrettable car cela l'a placé de fait en position forte lorsqu'ont été contestés certains choix antérieurs (concernant par exemple le fret ou les gares nouvelles) et lorsqu'il s'est agi de rappeler les décisions prises ou leurs motivations ;
- la nécessité d'actualiser des études, certaines de ces actualisations n'étant pas achevées lors de la concertation de 2020 ;
- la nécessaire prise en compte d'évolutions ou d'événements qui sont survenus dans le cours du projet et qui n'avaient donc pas été intégrés dans les réflexions précédentes. C'est le cas en particulier des événements climatiques d'octobre 2019 qui ont détruit une partie de la voie ferrée au sud de Montpellier et interrompu le trafic pendant plusieurs semaines, et qui ont provoqué une prise de conscience du changement climatique et de la fragilité de la ligne existante. On peut également citer l'expérience contestée de la gare nouvelle de Montpellier Sud de France.

MISSION DES GARANTS

Le rôle et la mission des garants nommés par la CNDP

Les garants sont nommés par la Commission nationale du débat public. Ils sont inscrits sur la liste nationale des garants de la CNDP, sont neutres et indépendants à l'égard de la maîtrise d'ouvrage (ici SNCF Réseau) et des différentes parties prenantes (acteurs associatifs, économiques etc.). Leur mission est de garantir la concertation, c'est-à-dire de veiller à ce que le droit à l'information et le droit à la participation tels qu'encadrés par le Code de l'Environnement soient respectés.

L'absence de tout conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque concertation, la CNDP mandate un ou plusieurs garants pour garantir la concertation, mais aussi faire en sorte qu'elle se tienne en respect des principes de l'institution : indépendance, neutralité par rapport au projet, transparence de l'information, argumentation des points de vue exprimés, égalité de traitement des différents acteurs et citoyens.

Chaque garant.e est lié.e à la CNDP par une lettre de mission qui présente à tou.te.s son rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du maître d'ouvrage.

A l'issue de la concertation les garant.e.s rédigent un bilan qui est rendu public.

Pour une concertation de suivi comme celle-ci qui porte sur le projet LNMP, les garants rédigent un bilan final de la concertation qui fera partie du dossier d'enquête publique. L'ensemble des bilans de concertation sur ce projet depuis 2009 sera annexé à ce bilan final.

Les enjeux de la concertation sur la LNMP

Dans le cas de la concertation sur le projet de Ligne nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) - Phase 1, les garants de la concertation avaient pour mission d'être particulièrement attentifs aux aspects suivants s'agissant de la concertation :

- identifier de nouveau les publics cibles de la concertation et les mobiliser, en ayant un souci constant d'inclusion des publics éloignés,
- établir des recommandations à destination de la maîtrise d'ouvrage, s'agissant des modalités de participation et d'information déployées. Cependant, seule la maîtrise d'ouvrage était décisionnaire concernant le suivi de ces recommandations,
- s'assurer de la complétude, de l'accessibilité et l'intelligibilité des études et données mises à disposition du public,
- clarifier auprès du public les grandes étapes du projet, ce dernier s'inscrivant sur un temps très long,
- s'assurer de possibles échanges directs entre le public, les acteurs et le maître d'ouvrage et veiller à ce que ce dernier apporte des réponses aux questions, remarques et observations formulées,
- se mettre à disposition du public et des acteurs, notamment par la diffusion de leurs adresses mail.

Sur le fond, différents enjeux sont soulevés par le projet LNMP, auxquels les garants devaient être également attentifs :

- s'assurer que les porteurs du projet partagent auprès du public les choix effectués en termes de portage et de phasage du projet (Phase 1 / Phase 2).
- Veiller à ce que toutes les questions spécifiquement soulevées par la phase 1 du tronçon soient présentées par le porteur du projet et puissent être questionnées et débattues.
- Échanger sur la question spécifique du fret ferroviaire, en associant certains acteurs de ce secteur à la démarche de concertation.

- Élargir le champ thématique de la concertation, en abordant les sujets suivants : équilibre TGV / TER et desserte des territoires, enjeux environnementaux dans le contexte de changement climatique que connaît le territoire, fonctionnalités offertes par la ligne nouvelle (et notamment ceux liés à la mixité de la ligne), acquisitions foncières et mesures d'évitement et réduction des impacts mises en œuvre.

ORGANISATION ET MODALITÉS DE CONCERTATION

Le contexte de crise sanitaire a largement bouleversé le déroulement de la concertation. Au cours des premiers échanges entre les garants et SNCF Réseau à l'été 2020, différentes modalités avaient été envisagées par le porteur du projet, notamment l'organisation de rencontres en présentiel et de débats dans l'espace public ("débats mobiles"), pour une période de concertation prévue en novembre et décembre 2020. Les garants ont alors fait part de leurs suggestions et propositions en la matière.

Par la suite, le contexte sanitaire s'est durci avec la mise en œuvre de nouvelles mesures de confinement en octobre 2020. Les modalités d'information et de participation envisagées ont ainsi dû évoluer.

Sont présentées ci-après les dispositifs initialement envisagés, les recommandations des garants en la matière et les modalités finalement déployées pour la concertation.

Les modalités initiales envisagées par la maîtrise d'ouvrage

A l'été 2020, SNCF Réseau a présenté aux garants les dispositifs qu'il envisageait de déployer pour informer les publics et les faire participer à la concertation. Ces modalités sont présentées ci-après.

Communication

Des campagnes en ligne :

- Actualités sur le site dédié au projet : <https://www.ligne-montpellier-perpignan.com/> et sur le site de SNCF Réseau : <https://www.sncf-reseau.com/>
- Campagnes publicitaires sur les réseaux sociaux : Facebook & Twitter

Des relations presse

- Diffusion d'un communiqué de presse

Modalités d'information du public

- Réalisation d'un dépliant synthétique présentant le projet et la concertation, mis à disposition dans les mairies des 49 communes du territoire concernées et diffusé lors des rencontres en présentiel (réunions publiques et débats mobiles)
- Campagnes d'affichage pour présenter l'objet de la concertation dans les 49 communes concernées et dans les 7 gares "principales" concernées par le projet : Montpellier Saint Roch, Montpellier Sud de France, Sète, Agde, Béziers, Narbonne, Perpignan.
- Mise à jour du site internet du projet : <https://www.ligne-montpellier-perpignan.com/> avec mise en ligne d'une vidéo de présentation du projet et de la concertation
- Exposition dans les 18 mairies concernées par la phase 1 du projet
- Boîtage du dépliant de la concertation dans ces 18 communes

Modalités de participation du public

- A destination des élu.e.s : organisation de 3 commissions consultatives pour les départements de l'Hérault, de l'Aude et des Pyrénées Orientales. Ces commissions sont présidées par un représentant de l'Etat et associent les élu.e.s et parlementaires du territoire pour échanger sur le projet
- Un formulaire de recueil d'avis accessible sur le site internet du projet
- Un questionnaire (en ligne, et en version papier) distribué lors des rencontres publiques
- Une carte T avec un espace d'expression libre, envoyée avec le dépliant du débat
- Une adresse postale et une adresse mail pour écrire au porteur du projet
- Une réunion publique d'ouverture de la concertation
- Un registre papier mis à disposition dans les 18 communes principalement concernées par la phase 1
- La tenue de 15 débats mobiles dans des lieux de vie du territoire (gares, lieux de travail, lieux d'études...)
- 3 ateliers thématiques sur le thème "Activités agricoles et viticulture", "Desserte ferroviaire et intermodalité", "Insertion paysagère et environnementale"

Recommandations des garants concernant ces modalités

En réaction aux propositions du maître d'ouvrage, et suite à l'étude de contexte et aux entretiens menés préalablement, les garants de la concertation ont pu faire part de diverses recommandations et propositions d'ajustement s'agissant de ces modalités. Les préconisations ci-dessous ont été transmises à SNCF Réseau à l'été 2020, alors que l'évolution du contexte sanitaire demeurait incertaine.

Recommandations des garants

- Dans la perspective d'une reprise de la pandémie de Covid en fin d'année 2020, prévoir des modalités d'adaptation des activités en présentiel et des activités numériques, tout en veillant à conserver une étroite articulation entre les deux, et sans renoncer dans la mesure du possible au présentiel
- En ce qui concerne les débats mobiles :
 - Limiter leur nombre : les préparer au mieux pour anticiper 1) la récolte de contributions 2) la restitution des dites contributions.
 - Prévoir d'aller non seulement dans des gares, mais aussi dans d'autres lieux de vie, notamment pour toucher les publics qui ne prennent pas le train (ex. : aires de covoiturages, autoroutes etc.).
 - Éviter d'organiser des débats mobiles avec la présence d'élu.e.s du territoire (certains d'entre eux ayant émis le souhait d'y participer pour convaincre les citoyens de l'utilité du projet).
 - Les débats mobiles peuvent utilement précéder les ateliers car ils permettent alors d'inviter les citoyens à participer à ces débats et ils fournissent une matière brute qui peut aider à la réflexion dans les ateliers.
- Prévoir des temps de délibération visant à la co-production de propositions : renforcer les ateliers thématiques, les ouvrir à un public élargi (via des appels à recrutement sur les réseaux sociaux, mailings, newsletters, affichages presse, etc.), prévoir des formats adaptés pour associer les différents publics (collectivités, acteurs économiques, citoyens, acteurs associatifs, etc.)
- S'appuyer sur les collectivités concernées : Béziers, Montpellier, Mèze, Agde, Narbonne Perpignan pour communiquer autour de la concertation dans leurs supports de communication (affiches, bulletins municipaux, sites internet, réseaux sociaux)

- Mieux associer à la concertation les acteurs économiques, ainsi que les associations.
- S'appuyer sur les outils numériques, notamment en période de contexte de crise sanitaire pour :
 - Organiser des retransmissions de rencontres publiques avec possibilité pour les participant.e.s de réagir, questionner et échanger (exemple : animation d'ateliers en visio de type Zoom ou autre)
 - Mettre à disposition du public un outil de mise en discussion, de recueil d'avis, questions et commentaires. Le maître d'ouvrage serait invité à répondre aux questions du public. L'ensemble des messages pourrait être rendu public sur le site du projet, et ce afin d'être le plus transparent possible sur la démarche, les messages des internautes et les réponses apportées.

Adaptation des dispositifs au contexte sanitaire

En septembre 2020, dans la perspective d'une aggravation du contexte sanitaire, les dispositifs de concertation envisagés ont dû être adaptés. SNCF Réseau a alors précisé aux garants de la concertation que le dispositif envisagé était le suivant : tenue d'une réunion publique et des commissions consultatives avec les élu.e.s en visioconférence, débats mobiles en présentiel, recueil d'avis et de questions en ligne via le site dédié, mise en ligne d'un questionnaire.

Les garants de la concertation ont globalement approuvé ces nouvelles modalités, tout en faisant part de quelques points d'attention et préconisations complémentaires :

- Les outils numériques pouvant exclure certains publics, les garants ont invité le porteur du projet à porter une attention particulière aux publics les plus éloignés.
- Lors de la réunion publique en distanciel, respecter un format court et dynamique pour laisser un temps suffisant à l'expression du public et limiter ainsi les présentations initiales.
- S'agissant des débats mobiles, s'assurer de les annoncer suffisamment tôt (site internet, réseaux sociaux, affichage public), pour s'assurer que ces débats ne soient pas uniquement de brefs moments d'échanges informels sur le projet. Lors de ces débats mobiles, les garants ont également invité le porteur du projet à mettre en ligne sur le site internet de la concertation les avis recueillis au cours de ces débats.
- Les garants ont recommandé de tenir les ateliers thématiques en présentiel, en respect des mesures sanitaires et en respectant les consignes de la CNDP en la matière, à Montpellier et Béziers. Il semble en effet que l'organisation de ces rencontres en présentiel aurait permis de diversifier davantage les publics participants, mais également d'envisager une réelle dynamique de co-construction sur les différents sujets des ateliers.
- Enfin, s'agissant du site internet, les garants ont recommandé au porteur du projet d'en faire un lieu d'information et de participation pour le public, tout en invitant à privilégier les échanges et interactions entre participant.e.s (fonctionnalités de commentaires notamment).

Avec l'annonce d'un nouveau confinement en octobre 2020, SNCF Réseau a finalement décidé :

- de renoncer à la réunion publique d'ouverture ;
- d'organiser les deux ateliers prévus en visioconférence ;
- de remplacer les débats mobiles par des "Rendez-vous du jeudi", ouverts à tous, en visioconférence, à heure fixe et thématiques ;
- de mettre à disposition des cartes T (cartes préaffranchies permettant d'envoyer un avis/poser une question par voie postale) et une adresse postale, notamment à destination des publics non connectés.

Aucune modalité en présentiel n'a donc finalement été retenue pour la concertation.



Figure 4 : Modalités de la concertation proposées par SNCF Réseau - Extrait du bilan de la maîtrise d'ouvrage

RESULTATS DE LA CONCERTATION

Synthèse des arguments exprimés

Plus de 1300 contributions ont été recueillies au cours de la concertation. Bien que cette dernière n'ait porté que sur la phase 1 du projet, les observations, questions, propositions et recommandations des participant.e.s ont souvent porté sur l'ensemble du projet (phase 1 et phase 2) et sont présentées ci-après.

Un projet à l'historique ancien, dont la mise en service est attendue par certains acteurs du territoire et participant.e.s à la concertation

Durant la concertation, plusieurs acteurs du territoire, notamment des élu.e.s de l'Hérault, Aude et Pyrénées Orientales (via les commissions consultatives) ont rappelé à quel point l'historique du projet était ancien et ont souligné "l'urgence" de sa mise en service. Certains s'interrogent sur l'organisation d'une nouvelle phase de concertation sur le projet, arguant qu'il est important d'accélérer davantage le projet.

L'amélioration de la desserte du territoire, des liaisons avec les régions voisines, le développement du fret ferroviaire vers l'Espagne, ou encore les impacts bénéfiques pour l'environnement qu'auraient le projet (baisse des émissions de Co2, réduction de la pollution, etc.) sont autant de positions avancées pour soutenir le projet.

"Je supporte à 100% la réalisation de ce projet. Les Espagnols ne nous ont pas attendu pour faire leur part du tracé jusqu'à Barcelone. Dépêchons-nous."⁸

"Cette poursuite de la liaison rapide Paris-Barcelone est une dernière étape indispensable. Les Espagnols ont fait leur part depuis plus de 10 ans, et l'aménagement de la nouvelle gare de Montpellier n'a de sens que dans cette perspective. Cette liaison est vitale pour la région Occitanie, encore plus lorsqu'elle aura été complétée par une ligne à grande vitesse reliant les métropoles du Sud : Bordeaux, Toulouse enfin désenclavée, Montpellier, Marseille."⁹

"Face aux défis climatique, économique et politique de notre monde, il est absolument nécessaire de réaliser cette section de LGV entre Montpellier et Perpignan pour arrimer le premier réseau de LGV en Europe au reste du continent. Il permettra d'offrir une alternative aussi bien à l'aérien et au tout routier qui sont largement pollués et énergivores."¹⁰

"En Espagne le réseau à grande vitesse est très avancé, c'est désormais une question d'harmonisation européenne de la qualité des chemins de fer que de rattraper notre retard. Ce mode de transport est le plus écologique, et est beaucoup moins coûteux en espace naturel que la route"¹¹

Le découpage du projet en deux phases distinctes n'a pas été remis en cause dans son principe (il s'agit d'une décision ministérielle précédente, comme l'a rappelé SNCF Réseau). Des élus ont cependant regretté que la phase 1 ne s'étende pas jusqu'à Narbonne. D'autres inquiétudes ont été exprimées à ce sujet :

- des élus ont évoqué la solidarité financière entre collectivités concernées par la phase 1 et la phase 2 du projet : certaines collectivités plus directement concernées par la phase 2 ont été invitées à contribuer au financement de la phase 1 ; elles souhaitent avoir des garanties sur la réciprocité qui serait donnée par les collectivités plus directement concernées par la phase 1 lors du financement de la phase 2¹² ;
- d'autres ont remarqué que des études environnementales seraient probablement caduques lors de la réalisation de la phase 2 ;¹³
- des acteurs ont conditionné leur accord sur la phase 1 à des garanties sur la phase 2 (concernant les parcours de fret) arguant de la nécessité d'une cohérence entre ces deux phases ;¹⁴
- enfin, des élu.e.s et certains acteurs du territoire ont déploré le délai prévu pour l'engagement de la phase 2, voire ont émis des doutes sur sa réalisation effective.

Des oppositions parfois exprimées

Le coût du projet parfois jugé comme trop important au regard des bénéfices escomptés (notamment en matière de temps de parcours), les nuisances sonores engendrées par les trains et notamment les trains de fret circulant la nuit, les impacts environnementaux (passages du tracé dans des zones viticoles et dans des zones de biodiversité importantes...), ou encore les conséquences en matière de foncier (expropriations, baisse des prix du foncier...), sont autant d'arguments avancés par les opposants au projet.

L'amélioration de l'offre existante (dessertes, horaires) est perçue par eux comme suffisante pour améliorer la desserte du territoire.

⁸ Citation d'un.e participant.e sur le site internet de la concertation

⁹ Citation d'un.e participant.e sur le site internet de la concertation

¹⁰ Citation d'un.e participant.e sur le site internet de la concertation

¹¹ Citation d'un.e participant.e sur le site internet de la concertation

¹² Commission consultative des élus du territoire audois

¹³ Commission consultative des élus du territoire audois

¹⁴ Rendez-vous visio du 17 décembre 2020

“Un projet plein de promesses qui ne seront pas tenues. Aucune rentabilité. Des dégâts immédiats pour des bénéfices plus que discutables. Il nous faut réfléchir autrement. Rendons les véhicules moins polluants, élargissons les routes ou superposons-les ‘c'est possible’, développons les énergies renouvelables...”¹⁵

“Je pense que faire un nouveau tracé pour la ligne Montpellier-Perpignan est une absurdité. Il vaudrait mieux faire évoluer les lignes existantes en ligne mixte. Le contexte actuel, c'est le respect de l'environnement et l'arrêt des gros projets coûteux, voire inutiles.”¹⁶

“Vous notez 12 partenaires co-financeurs, vous omettez le principal « LE CONTRIBUABLE” et en France nous ne sommes que 42% à payer l'impôt sur le salaire. Estimation du projet : 5,52 milliards d'Euros pour un gain de 39 minutes. Est-ce bien raisonnable ?”¹⁷

En réponse, SNCF Réseau a souligné à plusieurs reprises que la conduite de grands projets ferroviaires tels que la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, ainsi que les travaux de modernisation du réseau existant, ne sont pas des approches contradictoires, mais complémentaires pour faire circuler davantage de trains, dans de meilleures conditions de confort et sécurité.

Quel coût pour le projet et quel(s) financement(s) ?

Sur la question du coût total et du financement du projet, SNCF Réseau a pu préciser les éléments suivants au cours de la concertation :

- Le coût global du projet entre Montpellier et Perpignan est estimé à 5,520 milliards d'euros dont 1,855 pour la 1ère phase entre Montpellier et Béziers.
- Cette estimation comprend : la ligne nouvelle, les deux gares nouvelles à Narbonne et Béziers (phase 2), les raccordements et aménagements ferroviaires annexes, les adaptations des lignes existantes aux jonctions avec la ligne nouvelle, le raccordement des sous-stations électriques au réseau RTE, les rétablissements des réseaux et voies de communication interceptées, les mesures d'évitement et réduction des impacts et notamment d'insertion dans les territoires.
- Le financement du projet serait assuré par l'Europe, l'Etat et les collectivités territoriales partenaires, soit au moyen d'une convention de financement qui définirait la participation de chaque partenaire, soit par l'intermédiaire d'une société de projet (établissement public local dont la création prévue par la Loi d'Orientation des Mobilités - LOM doit être décidée par ordonnance), soit encore en combinant ces deux possibilités.
- Le choix entre ces différentes options n'est pas encore arrêté à cette heure.

Lors des commissions consultatives, certain.e.s élu.e.s des départements des Pyrénées Orientales et de l'Aude se sont interrogé.e.s sur le calendrier du projet, se demandant par exemple si les études environnementales seront encore valides lors de l'enquête publique de la phase 2 ou demandant des précisions sur la date d'achat du foncier lors de la phase 1, afin de répondre aux interrogations des agriculteurs. Les précisions à ce sujet ont été apportées par le maître d'ouvrage.

Le fret ferroviaire et la mixité de la ligne

Ce sujet a été abordé à de nombreuses reprises au cours de la concertation. La question a été également spécifiquement traitée lors d'un atelier dédié au développement socio-économique, le 8 décembre 2020, en visioconférence.

Cet atelier a mis en exergue de fortes attentes de la part des parties prenantes : acteurs économiques, collectivités locales espagnoles et occitanes, associations environnementales et d'usagers quant à

¹⁵ Citation d'un.e participant.e, Carte T

¹⁶ Citation d'un.e participant.e sur le site internet de la concertation

¹⁷ Citation d'un.e participant.e, Carte T

l'accélération de la mise en œuvre du report modal massif du transport de marchandises de la route vers le rail. Les participant.e.s ont notamment rappelé régulièrement que les ports espagnols étaient en plein développement (à l'instar de celui de Barcelone) et que seules des infrastructures ferroviaires performantes pour assurer les liaisons vers l'Europe permettraient de réduire considérablement le trafic de poids lourds sur l'autoroute A9 et de réduire ainsi les impacts sanitaires et environnementaux de ce trafic (pollution atmosphérique, émissions de CO2...).

Des prises de position en faveur d'une mixité complète de la ligne

En ligne, comme sur le site internet de la concertation, les échanges ne se sont pas limités à la phase 1 du projet (Béziers-Montpellier) prévue pour être intégralement mixte (voyageurs + fret), mais ont également largement abordé la phase 2 (Béziers-Perpignan), dont la mixité prévue est pour l'heure partielle (uniquement sur le tronçon Rivesaltes - Toulouges).

De nombreux participant.e.s, dont des acteurs associatifs (FNE, FNAUT, CRI LNMP, No Pasaran, ASSECO-CFDT OC- Pyrénées, les Gardiens de la Gardiole ...), des collectivités (Treilles), des syndicats (CFDT), ou encore des partis politiques (EELV) regrettent que la ligne ne soit pas mixte de bout en bout.

Plusieurs arguments sont ainsi avancés en faveur d'une mixité totale :

- La ligne nouvelle Montpellier -Perpignan se situe sur l'axe Espagne-Europe Centrale, un corridor “prioritaire pour le fret”, selon l'Union européenne,
- La situation globale doit être évaluée, non pas à l'aune du trafic actuel, mais selon des perspectives de trafic à long terme, en tenant notamment compte de l'évolution des échanges commerciaux dans les grands ports méditerranéens (en Espagne notamment : Valence, Barcelone...)
- La mixité complète permettrait de désaturer l'autoroute A9 qui connaît actuellement un fort trafic de poids lourds, ce qui réduirait fortement la pollution atmosphérique et les émissions de CO2, ce qui aurait des impacts bénéfiques à la fois sanitaires et environnementaux. Selon certaines associations, la mixité complète de la ligne permettrait le report de 6000 poids lourds par jour de l'autoroute sur le rail, soit 143 trains de 750 tonnes.

“L'urgence climatique, le besoin de réduire la pollution et de préserver notre santé imposent de réduire drastiquement, et dans les meilleurs délais, les transports polluants et donc de délester l'axe autoroutier du littoral méditerranéen. Il est donc primordial que la ligne nouvelle qui reliera Perpignan à Montpellier soit entièrement accessible au fret ; sans cette condition, il ne sera d'ailleurs pas possible de mobiliser les fonds européens, et c'est le budget de la région dédié aux lignes régionales qui sera lésé.”¹⁸

“La LNMP est une occasion historique de créer un véritable corridor ferroviaire pour le transport de marchandises entre l'Espagne et le reste de l'Europe. Il faut d'ailleurs rappeler que la mixité de la ligne a été plébiscitée par le public lors de la concertation de 2009.”¹⁹

“La non-mixité de bout en bout de cette ligne est une décision irresponsable qui est contestée par toutes les associations. Le projet de ligne nouvelle n'est acceptable que si elle est polyvalente aussi sur la partie Béziers - Perpignan et suffisamment reliée à la ligne actuelle.”²⁰

Pour certains acteurs, le choix de la non-mixité pour la phase 2 du projet serait uniquement lié à des restrictions budgétaires concernant le projet.

¹⁸ Contribution d'EELV Occitanie Pyrénées Méditerranée.

¹⁹ Contribution de France Nature Environnement.

²⁰ Contribution de l'association « Les Gardiens de la Gardiole ».

Le maître d'ouvrage a, pour sa part, régulièrement rappelé que le choix des tronçons de mixité, comme ceux de l'emplacement des gares, sont issus des phases de concertations précédentes, ainsi que de propositions du Comité de pilotage du projet et de décisions ministérielles.

La traversée des Corbières en tunnel

La demande de mixité totale de la LNMP s'accompagne aussi régulièrement d'une autre demande, également relative à la phase 2 : l'aménagement d'un tunnel de dix kilomètres pour le franchissement du massif des Corbières. Pour ses partisans, cette option permettrait de franchir le massif sans dénivelés importants et réduirait les impacts négatifs.

Selon eux, cette option aurait été écartée précédemment car considérée comme trop coûteuse, alors que le bilan financier de cet aménagement ne tiendrait pas compte des externalités négatives en termes d'environnement et de santé (pollution atmosphérique, impact sur une Zone Natura 2000 et le massif des garrigues des Corbières). Pour la commune de Treilles, l'aménagement d'un tunnel sous les Corbières entraînerait également moins d'expropriations, ce qui représente un argument économique et ce qui favorise l'acceptabilité locale du projet.

Pour certains acteurs associatifs, partisans de cette option d'aménagement, l'absence de solution tunnel dans les options envisagées à l'heure actuelle par le maître d'ouvrage témoigne d'une insuffisante prise en compte du fret ferroviaire sur la portion Béziers-Perpignan. Pour eux, le tronçon prévu pour passer sur la "ligne des étangs" doit être envisagé uniquement pour le transport des voyageurs.

*"La ligne ferroviaire Montpellier Perpignan doit être engagée à condition :
– qu'elle soit mixte (fret voyageurs) de bout en bout afin de permettre un report massif du transport marchandises de la route au rail ;
– qu'elle comporte un tunnel sous les Basses Corbières, évitant aux convois de fret le passage par la ligne submersible des étangs ainsi qu'une deuxième profonde saignée en surface dans ce remarquable patrimoine naturel"*²¹

*"Nous exigeons que la LNMP soit ouverte aux trains de fret entre Villeneuve-lès-Béziers et Rivesaltes grâce au franchissement des Corbières par tunnel-s indispensable-s pour éviter la fragilité de la ligne des étangs exposée à des risques croissants de rafales de vent, d'embruns et de submersion insupportable pour les 143 trains de 750 tonnes de fret par jour de report potentiel du trafic entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe."*²²

*"Notre avis sur l'ensemble de LNMP qui nécessite un important financement de l'Union Européenne sera tout à fait négatif s'il n'est pas proposé que le transport ferroviaire fret puisse rester sur la LNMP entre Villeneuve-lès-Béziers et Rivesaltes par une modification substantielle comportant le franchissement des Corbières maritimes par tunnel-s de manière à garantir un report très important du transport fret (entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe) de l'autoroute au rail, report équivalent à 6 000 poids lourds par jour (soit par exemple environ 143 trains de 750 tonnes nettes) en raccordant la LGV mixte Perpignan-Barcelone au Contournement Nîmes-Montpellier (initialement conçu pour le fret)."*²³

En l'absence d'un changement d'orientations concernant la mixité complète de la LNMP, plusieurs acteurs ont affirmé qu'ils formuleraient un avis négatif au cours de l'enquête publique.

²¹ Citation d'un.e participant.e sur le site internet de la concertation.

²² Contribution du groupe EELV du Biterrois.

²³ Contribution de l'Union Régionale des Associations Etudes et Consommation CFDT d'Occitanie Pyrénées Méditerranée.

La prise en compte des enjeux environnementaux

Des inquiétudes sur certaines zones traversées par le projet

Plusieurs interrogations se font jour concernant les impacts environnementaux du projet. Concernant la phase 1, les inquiétudes portent principalement sur le passage de la LNMP à proximité du Bassin de Thau et des étangs, ainsi que sur des zones viticoles (Pinet et son AOC "Picpoul de Pinet").

En atelier visio, une responsable de l'AOC Languedoc a souligné qu'une appellation telle que le "Picpoul de Pinet" représentait environ 1800 hectares et était une filière viticole économiquement valorisée qui aurait des difficultés à faire face aux impacts de l'aménagement de la ligne nouvelle. Elle a ainsi exprimé des craintes quant à la disparition définitive des parcelles de ce terroir.

L'aménagement d'un viaduc à Poussan a fait également l'objet de plusieurs interrogations quant à ses caractéristiques techniques et ses impacts (emplacement, hauteur, impacts en termes de nuisances sonores). SNCF Réseau a précisé en réponse que la ligne nouvelle franchirait les voies routières d'accès au sud de l'échangeur d'autoroute, au niveau des bâtiments de la gendarmerie. La ligne nouvelle franchirait la plaine de Poussan, au nord de la D613 au niveau de la ZAC des Clash, en viaduc (d'une hauteur d'une vingtaine de mètres).

Concernant la phase 2 du projet, l'absence dans le projet de LNMP d'un tunnel pour la traversée des Corbières, le passage par les zones viticoles à proximité de Nissan-lez-Ensérune ou encore le passage par la commune de Soler sont autant de sujets qui suscitent craintes et interrogations de la part des participant.e.s et acteurs associatifs. Le passage par la commune de Soler est perçu comme particulièrement impactant pour le paysage, le cadre de vie, la biodiversité et les nuisances sonores.

*"Habitante de la commune du Soler, je suis contre le contournement de la ligne LGV. Ce contournement, outre son coût exorbitant pour gagner quelques minutes, va littéralement couper en deux notre beau village de LE SOLER (66270), créer des nuisances sonores et visuelles, abimer la faune et la flore, dévaluer les biens des solériens. Ce contournement est une véritable hérésie et va contribuer à laisser Perpignan mourir à petit feu."*²⁴

Pour plusieurs acteurs associatifs, à l'instar de France Nature Environnement, la remise en cause de la mixité complète de la LNMP, l'absence d'une solution d'aménagement d'un tunnel sous les Corbières, l'implantation de deux gares dont l'intérêt est controversé, sont autant de facteurs susceptibles de remettre en cause l'opportunité générale du projet (phase 1 et phase 2), notamment eu égard à ses impacts environnementaux.

Les impacts régulièrement cités sont les suivants : pour la phase 1 : la traversée du Massif de la Gardiole, de plusieurs zones Natura 2000, de Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) ; pour la phase 2 : le passage dans la zone des Basses Corbières où se concentrent plusieurs espèces remarquables.

En matière environnementale, plusieurs acteurs associatifs regrettent l'absence de mise à disposition d'études et d'information suffisante au cours de la concertation. Le maître d'ouvrage a en effet précisé à plusieurs occasions que des études étaient en cours de réalisation (études acoustiques) ou d'actualisation (études environnementales, agricoles et viticoles, prévisions de trafic).

Ils souhaitent également qu'une attention particulière soit portée par le maître d'ouvrage aux mesures de réduction des impacts environnementaux et non pas uniquement aux mesures d'évitement.

"Les enjeux seront, quoi qu'il en soit, extrêmement élevés comparés à d'autres projets de ce type. La question de l'évitement en opportunité reste ouverte pour FNE LR car l'acceptabilité du projet dépend de la balance entre impacts environnementaux, très forts, et gains environnementaux, pour l'instant"

²⁴ Contribution d'une participante sur le site internet de la concertation.

compromis. A ce titre, la phase 1 ne peut être séparée de la phase 2 dont la conception est déterminante pour la justification de l'utilité de la phase 1 sur le plan environnemental. ²⁵

*"Il n'y a pas un kilomètre de ce tracé sans enjeu fort, avec la traversée du massif de la Gardiole, de plusieurs zones Natura 2000, de ZNIEFF de type 1, de zones faisant l'objet de Plans Nationaux d'Action, de terrains du Conservatoire des Espaces Naturels. Ces sites sont d'importance majeure pour la conservation d'une longue liste d'espèces patrimoniales menacées, dont certaines viennent juste d'être découvertes"*²⁶

Quelles nuisances sonores pour la LNMP ?

Les nuisances sonores que pourrait engendrer la mise en service de la LNMP et la hausse du trafic des trains de fret suscitent des inquiétudes de la part de certain.e.s participant.e.s notamment riverain.e.s des zones concernées (Sortie d'Issanka, Balaruc-le-Vieux, Bas de Poussan, Fabrègues...) qui s'interrogent par conséquent sur la mise en œuvre de mesures anti-bruit.

*"Pouvez-vous nous donner les calculs de nuisance sonore pour le village de Balaruc le Vieux particulièrement sur la passerelle en Sortie d'Issanka et le bas de Poussan longeant l'étang de Thau pour les trains de jour et pour le Fret de nuit ?"*²⁷

*"Habitant à Fabrègues (sur les hauts), l'autoroute A9 est déjà impactante d'un point de vue acoustique (et aussi visuel), il est important que des dispositifs soient prévus pour ne pas amplifier cette gêne, voir pour mutualiser avec Vinci autoroute des aménagements."*²⁸

Certains élus, à l'instar du Maire de la commune de Lattes, ont également interrogé la maîtrise d'ouvrage sur les crédits prévus pour entretenir les aménagements anti-bruit, après leur mise en service. Ce dernier invite SNCF Réseau à constater le manque d'entretien des murs anti-bruit déployés sur le tracé du contournement Nîmes-Montpellier.

A propos des nuisances sonores, SNCF Réseau rappelle que les études acoustiques sont en cours d'actualisation jusqu'à l'été 2021 et seront publiées dans l'évaluation environnementale du projet, qui sera soumis à enquête publique fin 2021. Le maître d'ouvrage indique qu'il est particulièrement attentif à la réduction des nuisances sonores et à la protection acoustique, dans le respect de la réglementation, et que des mesures seront mises en œuvre si, dans certaines zones, les mesures sont au-dessus des seuils réglementaires : écrans anti-bruit, isolation, melons...

Quels impacts sur les terres agricoles ?

Quelques participant.e.s s'interrogent sur les impacts du projet de LNMP sur les terres agricoles : quelles seraient les surfaces cultivables impactées ? Que serait-il prévu en termes de compensation financière ? (voir plus haut concernant les impacts sur la commune de Pinet).

S'agissant de la phase 2, les vignerons du Pays d'Ensérune, regroupement de 500 viticulteurs répartis sur 3000 Ha de vignoble, ont rappelé dans leur contribution que leur cave subissait une diminution continue des surfaces encépagées, liée à l'artificialisation des sols, à l'implantation de lotissements et zones d'activités, mais aussi au projet de LGV. Ils s'interrogent sur la mise en place d'une indemnisation des préjudices liés à la construction de la ligne.

*"Face à ces enjeux, et aux incidences foncières du tracé de la ligne nouvelle, qui par sa durée inhabituelle continue à bloquer les projets de viticulteurs coopérateurs, voire même l'abandon de vignes âgées, existe-t-il une mesure de compensation au profit de cave coopérative dont les apports sont impactés par le tracé de la future ligne ?"*²⁹

²⁵ Contribution de France Nature Environnement.

²⁶ Idem.

²⁷ Citation d'un.e participant.e sur le site internet de la concertation.

²⁸ Citation d'un.e participant.e sur le site internet de la concertation.

²⁹ Contribution des Vignerons du Pays d'Ensérune.

Sur ces sujets, SNCF Réseau rappelle que la surface d'emprise du projet (de Béziers à Perpignan) est estimée à environ 1800 hectares à l'heure actuelle. Les études d'impact agricole en cours permettront de préciser les surfaces agricoles concernées d'ici le printemps 2021. Le maître d'ouvrage précise que la détermination des mesures de compensation collective fait partie des volets étudiés et débattus avec la profession agricole et que les compensations individuelles relèvent des protocoles indemnitaires validés par les organismes agricoles et les outils d'aménagement prévus par le code rural dont les procédures d'aménagement foncier, agricole, forestier et environnemental (AFAFE).

L'emplacement des deux gares nouvelles

Les emplacements des deux gares nouvelles à Narbonne et Béziers, dont l'aménagement est prévu en phase 2 du projet, ont été largement interrogés voire contestés par plusieurs participant.e.s et acteurs associatifs.

Certain.e.s invitent à ne pas reproduire l'exemple de la gare TGV Montpellier Sud de France, jugée peu fréquentée, isolée et difficilement accessible aux voyageurs (manque de transports en commun, localisation éloignée du centre-ville).

*"Pensez à un maximum d'habitants avant de prendre des décisions. Les nouvelles gares de la région (Nîmes Pont du Gard et Montpellier Sud de France) ont privé une grande partie de la population d'un accès facile au train. Ne faites pas la même erreur !"*³⁰

S'agissant des gares de Béziers et Narbonne, des participant.e.s affirment qu'il serait plus judicieux de rénover et réorganiser les gares existantes en centre-ville et s'interrogent sur les lieux d'implantation jugés trop éloignés des centres-villes et peu accessibles en transports en commun.

*"Étant donné le peu de temps gagné entre Narbonne et Montpellier, est-il justifié d'avoir une nouvelle gare de Narbonne au milieu des vignes ? Le temps gagné en train sera perdu pour aller en voiture/transport en commun à la nouvelle gare..."*³¹

*"Pourquoi envisager de créer une gare nouvelle à Béziers alors qu'il serait beaucoup plus judicieux de rénover et réorganiser celle qui existe et qui se situe en proche proximité du cœur de ville ?"*³²

Concernant spécifiquement l'emplacement de la gare nouvelle de Béziers dite "A75", ce dernier est jugé comme particulièrement impactant pour les riverains de Villeneuve-lès-Béziers, entraînant de nombreux impacts sur le bâti et des expropriations (dus au décalage de l'emplacement initial prévu pour cette gare).

Autre sujet d'inquiétude : l'absence de connexions suffisantes au réseau TER existant et les impacts d'un potentiel raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne existante. Des participant.e.s ont par ailleurs rappelé que les inondations récentes (2019 notamment) avaient entraîné l'arrêt total de la ligne actuelle dans le secteur, car cette dernière avait été entièrement submergée.

En commission consultative, le Maire de Villeneuve a regretté l'impact de la future gare sur 100 à 120 habitants de la commune.³³

*"Il n'y a aucun intérêt d'avoir une gare à Villeneuve si elle n'est pas raccordée aux réseaux existants (TER.) il vaut mieux une gare centre, à Béziers, plutôt qu'une gare excentrée (gare patate) comme il en existe des dizaines en France, ne répétez pas les mêmes erreurs."*³⁴

"Notre association estime que, en tenant compte des observations développées depuis 2009 renforcées par les impératifs de lutte contre le réchauffement climatique et contre la pollution de l'air en matière de report de la route au rail des transports, les arrêtés préfectoraux du 30 janvier qualifient à tort d'intérêt"

³⁰ Citation d'un.e participant.e sur le site internet de la concertation.

³¹ Contribution d'un.e participant.e sur le site internet de la concertation.

³² Contribution d'une.e participant.e sur le site internet de la concertation.

³³ Commission consultative de l'Hérault.

³⁴ Citation d'un.e participant.e sur le site internet de la concertation.

général le projet aujourd'hui présenté de LNMP, car il ne prend pas en compte les observations formulées appelant des corrections en particulier pour limiter les destructions de maisons et de locaux sur Villeneuve-lès-Béziers et supprimer la réservation d'un espace pour la coûteuse création dans un secteur déjà souvent embouteillé d'une gare TGV Béziers-Est A75 sans connexion ferroviaire avec la gare centre"³⁵

"Villeneuve est la commune la plus impactée du projet pour ne pas dire sacrifiée avec l'assentiment sinon la connivence d'élus locaux qui ont subi plus que discuté les options "imposées" par SNCF/Réseau financement contraint oblige."³⁶

En réponse aux interrogations sur l'emplacement des gares nouvelles, SNCF Réseau indique que la desserte de Béziers par sa gare centrale sera maintenue en phase 1 du projet et que la construction de la gare nouvelle n'est prévue qu'à partir de 2040. Le maître d'ouvrage rappelle les objectifs du projet : permettre la circulation des trains à vitesse commerciale de 320 km/h pour offrir aux voyageurs des trajets plus directs et rapides, reporter des circulations TGV et fret ferroviaire vers la ligne nouvelle, pour dégager des capacités de circulation sur la ligne classique et proposer ainsi un service régional plus fréquent et régulier.

Sur l'axe Montpellier-Béziers, SNCF Réseau précise que le taux d'utilisation de la ligne actuelle ne permet pas d'envisager de croissance à long-terme de l'offre ferroviaire sans risque de saturation. Le maintien de la desserte de Béziers par la gare actuelle obligerait en effet les TGV à rejoindre la ligne classique en amont de cette desserte, ce qui limite leur vitesse de circulation.

SNCF Réseau rappelle que l'emplacement de la gare nouvelle a été arrêté à l'issue d'une phase de concertation dédiée entre 2012 et 2013 et indique que ce nouvel emplacement permettrait de disposer d'une gare mieux adaptée à la desserte de sites touristiques de l'Hérault (car la gare serait située à proximité des A9 et A75). Pour le maître d'ouvrage, la nouvelle gare représenterait une baisse de la congestion routière saisonnière et libérerait des capacités de stationnement autour de la gare du centre-ville pour les usages TER.

S'agissant de la desserte de la nouvelle gare de Béziers, la desserte serait assurée par des transports en commun dont la politique de mise en œuvre devrait être définie par la Communauté d'agglomération de Béziers Méditerranée.

Pour répondre aux objectifs du projet, un autre emplacement de gare est suggéré par certains participant.e.s et acteurs associatifs (à l'instar d'ASSECO-CFDT OC) : l'aménagement d'une gare d'échanges à Nissan-Lez-Ensérune, option évoquée lors des phases de concertation antérieures puis finalement abandonnée. Cette option permettrait, selon ses partisans, d'accélérer les liaisons entre Montpellier et Toulouse et de tenir davantage compte des objectifs généraux du projet, phase 1 et phase 2 confondues.

Les orientations concernant la mise en œuvre de la phase 2 du projet et l'aménagement des gares nouvelles de Béziers et Narbonne sont ainsi largement questionnées. En la matière, certains acteurs associatifs invitent SNCF Réseau et l'Etat à prolonger les discussions avec les techniciens ferroviaires, les urbanistes, les représentants du maître d'ouvrage, les riverains, les élu.e.s et les acteurs associatifs du secteur.

Les caractéristiques générales du projet

Quel tracé pour la ligne nouvelle Montpellier Perpignan ?

En visioconférence, comme sur le site internet de la concertation, des participant.e.s s'interrogent sur le tracé du projet, en se demandant si les choix présentés étaient définitivement arrêtés.

³⁵ Contribution de l'ASSECO OD Midi Pyrénées.

³⁶ Contribution de Patrice Foulquier, association TGV Sud.

En réponse, SNCF Réseau indique que le tracé de la LNMP présenté au public est "le produit de plus de dix années de concertation avec les habitants et acteurs du territoire". Pour le maître d'ouvrage, les nombreuses réunions, instances de concertation et décisions ministérielles ont permis de passer d'un couloir de passage de 5km à une zone de passage d'environ 1000 mètres puis un tracé d'environ 150 mètres de large.

Pour avoir plus de précisions concernant le tracé, le maître d'ouvrage invite à consulter les cartes des emprises réservées par départements : [Hérault](#), [Aude](#) et [Pyrénées-Orientales](#).

Des craintes concernant les expropriations prévues pour la réalisation de la ligne nouvelle

Au cours de la concertation, les sujets liés aux expropriations nécessaires à la réalisation du projet ont été évoqués à de nombreuses reprises.

Plusieurs participant.e.s s'interrogent sur les impacts du projet sur le bâti, notamment s'agissant des communes de Cers et Villeneuve-lès-Béziers, en raison du choix d'implantation de la nouvelle gare "A75" (voir plus loin). Selon eux, les orientations du Programme d'Intérêt Général 2000 ne sont pas respectées.

L'implantation de la future gare de Béziers, mais également de la zone de raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne existant dans un secteur bâti de Villeneuve-lès-Béziers entraînerait en effet la destruction de nombreuses zones d'habitat. Quelques associations et riverains plaident ainsi pour la mise en œuvre de réunions de travail entre techniciens ferroviaires, urbanistes et riverains, pour trouver des solutions ayant le moins d'impacts possibles.

"Par le biais du phasage, la commune de Villeneuve-lès-Béziers a en effet à endosser la carence des finances publiques pour permettre la faisabilité d'un projet qui plombe son développement et la vie d'une partie de sa population depuis plus de 35 ans. L'impact important sur le bâti va participer au morcellement d'une aire déjà traversée par des infrastructures majeures (Autoroutes A9:A75, une voie ferrée, une route nationale déclassée départementale, une rocade...le canal du Midi). Une réflexion entre techniciens ferroviaires, urbanistes et nouveaux élus est nécessaire. Il est encore temps"³⁷

Les riverains de ces communes souhaitent avoir des précisions sur les terrains concernés par ces expropriations, et les conditions de leur cession (prix d'achat des terrains, calendrier...).

En réponse, SNCF Réseau rappelle la procédure en matière d'expropriations : les services de l'entreprise prendront contact avec les propriétaires des bâtis concernés, une fois la déclaration d'utilité publique prononcée. Les propriétaires de terrains "nus" seront contactés ultérieurement, quand les emprises foncières nécessaires à la construction du projet seront arrêtées, afin que des propositions de tarifs d'achat leur soient faites.

SNCF Réseau précise également que c'est le Pôle d'évaluation domaniale des finances publiques qui évalue les différents biens à acquérir selon des critères liés aux caractéristiques de chaque bien et aux références des transactions historiques réalisées sur la même zone.

Quelle desserte TGV pour la gare de Sète ?

Quelques participant.e.s s'interrogent sur le niveau de desserte de la gare de Sète que permettrait le projet et s'inquiètent d'une diminution du nombre de trains, qui obligerait les passagers à se rendre à Montpellier pour voyager en TGV.

"Quelle sera l'incidence de la ligne nouvelle sur les TGV desservant actuellement la gare de Sète : aura-t-on toujours des TGV sur l'ancienne ligne ? Leur nombre et leur fréquence seront-ils maintenus ? Il ne faudrait pas que la ligne nouvelle pénalise les usagers en les obligeant à se rendre à Montpellier."³⁸

A ce sujet, SNCF Réseau précise que la gare de Sète ne serait pas desservie par la ligne nouvelle, qui proposerait un trajet plus direct et rapide entre Montpellier et Béziers, mais que Sète serait néanmoins

³⁷ Contribution de Patrice Foulquier, association TGV Sud

³⁸ Contribution d'un.e participant.e sur le site internet de la concertation.

desservie par les TGV circulant sur la ligne classique et desservant la gare de Montpellier Saint-Roch (sans apporter de précision sur le nombre et la fréquence de ces trains).

Des oppositions au contournement de Perpignan

Plusieurs élu.e.s des Pyrénées orientales ainsi que de nombreux participant.e.s se sont exprimés en opposition au contournement de Perpignan, qu'ils estiment injustifié puisque les prévisions de trafic de SNCF Réseau ne prévoient pas de saturation de la ligne actuelle avant cinquante ans. Ils demandent que ce contournement soit différé. Les motifs résident dans la crainte d'une désertion de la gare de Perpignan et dans les effets de la traversée de la commune du Soler sur la qualité de vie des habitants. Les avantages procurés par le contournement de Perpignan (notamment en termes de gain de temps) ne compensent pas, selon eux, le coût du projet et ses impacts.

La maire du Soler rappelle que la communauté urbaine de Perpignan a rejeté le contournement ouest de Perpignan par un vote de mars 2017 ainsi que lors de l'élaboration du SRADDET. De nombreux participant.e.s font part de leurs craintes concernant un aménagement ferroviaire qui "couperait la ville en deux" et qui surplomberait la ville d'une dizaine de mètres.

Des observations concernant le déroulement de la concertation

Comme précisé précédemment, la concertation sur la phase 1 du projet LNMP s'est déroulée dans le contexte particulier lié à la pandémie du Covid-19.

En fin de concertation, quelques acteurs associatifs ont eu l'occasion de s'exprimer à propos de l'organisation de cette dernière. Lors du dernier atelier du 14 janvier 2021 en visioconférence, certains ont ainsi salué la mise en œuvre de rendez-vous en visioconférence. Ils ont indiqué avoir eu le sentiment d'avoir pu librement s'exprimer, d'être plus disponibles pour participer à l'ensemble des rendez-vous organisés, et d'être entendus.

D'autres acteurs ont regretté la faible présence du "grand public" et/ou des élu.e.s aux rencontres organisées en visioconférence, l'absence de rencontres en présentiel, le manque d'informations et d'études actualisées pour disposer d'une information complète et suffisante pour débattre, ou regrettent que le périmètre de la concertation soit limité à la phase 1 du projet³⁹. A l'issue de la concertation, plusieurs acteurs associatifs déclarent souhaiter rester associés à la démarche de dialogue, voire à l'élaboration des études (bruit, environnement, paysage...).

Les réponses au questionnaire

Pour toucher des publics habituellement éloignés des dispositifs participatifs, SNCF Réseau a lancé un questionnaire en ligne, diffusé notamment à travers des campagnes publicitaires sur les réseaux sociaux, pour mesurer leur connaissance du projet et mesurer leurs attentes en matière de mobilité. 515 personnes y ont répondu, dont 54% ont moins de 45 ans.

Parmi les répondants, 92,4 % déclarent connaître le projet et 16% se déclarent utilisateurs réguliers du train pour leurs transports du quotidien. Près d'un participant sur deux n'utilise aujourd'hui le train que sur de la longue distance.

Près d'un répondant sur deux (48,5 %) priorise la réduction des temps de parcours comme premier objectif du projet. Parmi ceux-ci, les possibilités de report modal (TGV en remplacement de l'avion, TER

³⁹ Dans sa décision 2020/64/LNMP/8, la CNDP avait souhaité que la concertation concerne la partie du projet soumise à la prochaine enquête publique, c'est-à-dire la phase 1. Elle avait également indiqué que la ou les autres parties du projet devraient faire l'objet d'une nouvelle saisine par SNCF Réseau. Lors de la préparation de la concertation, SNCF Réseau, en accord avec les garants et dans un souci de cohérence du projet, a estimé nécessaire de ne pas limiter les échanges à la phase 1 seulement mais d'accueillir également les contributions et questions du public portant sur la phase 2. C'est ce qui a été fait, même si la concertation est restée principalement centrée sur la phase 1.

en remplacement de la voiture) sont le plus souvent mis en avant comme l'atout majeur d'un gain de temps, ainsi que l'accessibilité accrue de la région permettant d'en renforcer l'attractivité.

22,1 % estiment que l'objectif principal doit être le développement des TER. Ceux-ci insistent sur la nécessité de désengorger la ligne actuelle afin de pouvoir y proposer, notamment dans l'aire urbaine entre Montpellier et Sète, un service de type « RER métropolitain ».

11,8 et 11,4 % des répondants priorisent respectivement la réduction des émissions de CO2 et le développement du fret ferroviaire.

Les conditions du report modal

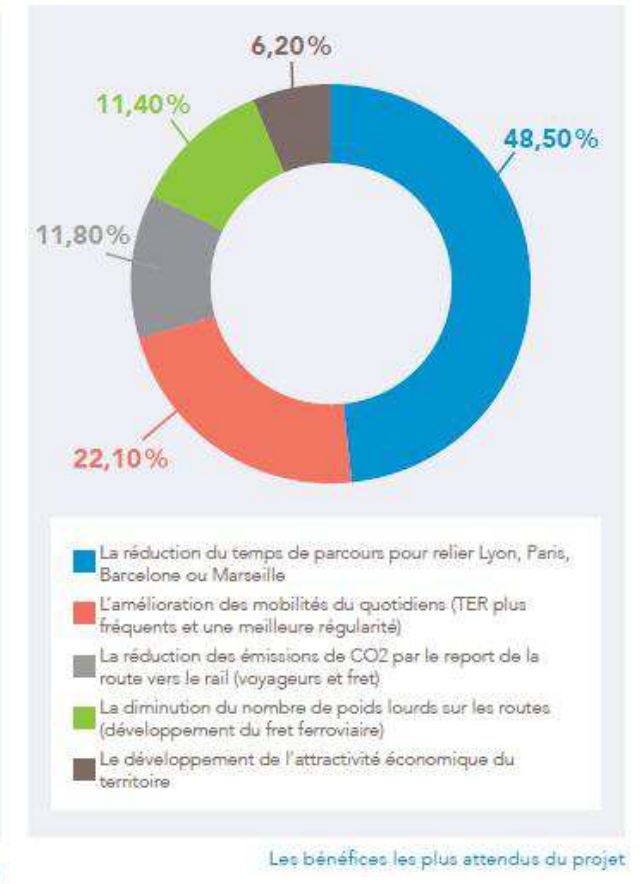
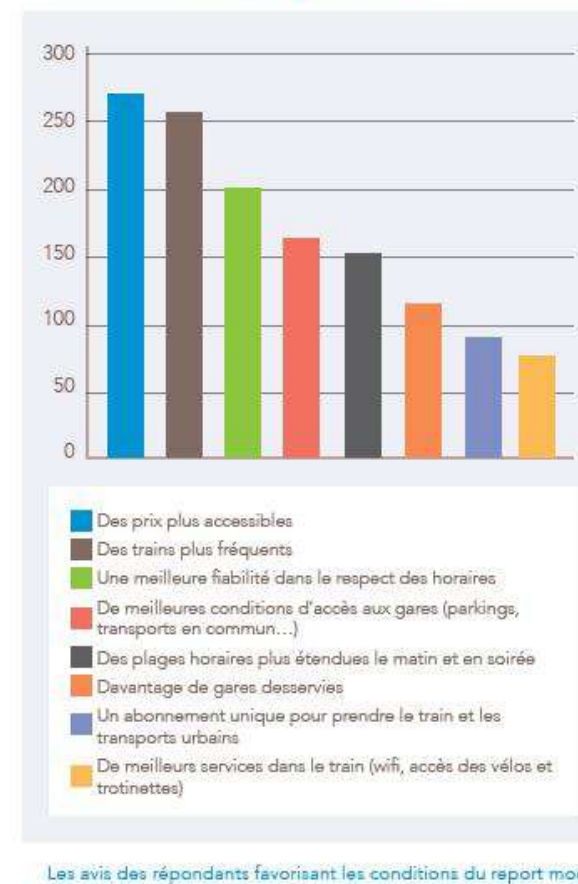


Figure 5: Réponses des répondants au questionnaire sur le report modal et les bénéfices attendus du projet (Extrait du bilan de la concertation de SNCF Réseau)

Avis des garants sur le déroulé de la concertation et recommandations au maître d'ouvrage sur les modalités d'information et de participation jusqu'à l'enquête publique

Remarques sur le déroulement et l'organisation

Sur les modalités d'information

Un effort de communication a été fait par le maître d'ouvrage pour s'adapter à la situation sanitaire, par exemple en distribuant 80.000 dépliants et cartes T dans les boîtes à lettres. Les campagnes sur les réseaux sociaux ont également montré qu'elles pouvaient mobiliser un grand nombre de personnes et générer de nombreux commentaires. Les médias de la presse écrite (pourtant largement consacrés à la situation sanitaire) ont relayé l'information et ont probablement contribué de façon significative à diffuser l'information.

Cependant, cela ne compense pas le fait qu'aucune réunion publique n'ait pu être organisée, ni l'absence de réunions locales d'information qui auraient pu être prises à l'initiative d'élu.e.s du territoire ou d'associations. Certain.e.s de ces élu.e.s (notamment à Thau) ont ainsi regretté un manque d'information des citoyens sur la concertation. Si on en croit le peu de retours collectés sur les registres accompagnant les expositions dans les mairies (4 seulement), on peut supposer que celles-ci n'ont pas trouvé leur public, ce qui n'est pas surprenant compte-tenu du contexte sanitaire.

Le site internet (ligne-montpellier-perpignan.com) est un site ancien qui a été actualisé pour la concertation de 2020-2021. Il s'est avéré peu lisible et peu intuitif, chargé d'informations sur les phases antérieures, parfois non datées. Il est évidemment important de pouvoir présenter l'historique du projet ainsi que des débats publics et concertations, mais le manque de clarté du site prêle à des risques de confusion. C'est regrettable car dans le contexte d'une concertation quasiment entièrement en distanciel, le site internet se transforme de fait en principal carrefour de l'information.

Sur les dispositifs de participation

En premier lieu, il faut saluer le fait que la concertation ait pu se tenir malgré un contexte sanitaire difficile. Les équipes de SNCF Réseau ont réussi à s'adapter aux incertitudes d'une situation inédite marquée par une réglementation fluctuante et un comportement du public incertain.

La distribution de cartes T dans les boîtes à lettres a permis de ne pas limiter la concertation aux seuls outils numériques.

Le nombre de contributions reçues sur le site ou sur les réseaux sociaux a montré qu'un public assez large a pu se mobiliser. L'évaluation très positive des "Rendez-vous visio" par les participant.e.s lors de la dernière session a montré qu'une réelle écoute avait eu lieu à leur égard.

Cependant, des aspects moins positifs doivent être relevés. En premier lieu, nous avons suggéré que les ateliers se tiennent en présentiel afin d'encourager une logique de co-construction. Cette recommandation n'a pas été suivie et il s'est avéré que, de ce point de vue, les échanges ont sans doute été moins productifs qu'ils auraient pu l'être s'ils s'étaient déroulés en présentiel.

En second lieu, le fait que les débats mobiles aient été abandonnés (ce qui peut se justifier par la désertion des gares à cette époque et même des lieux publics) et qu'ils aient été remplacés par les « Rendez-vous du jeudi » en visioconférence a provoqué une défection d'un public de citoyens individuels (que l'on trouve fréquemment dans les lieux publics) au profit des représentants d'associations et d'organisations professionnelles, plus familiers des modalités de participation de type « ateliers » ou « réunions publiques ». De ce fait, le "grand public" s'est montré quasiment absent des rencontres (Ateliers et Rendez-vous du jeudi).

Enfin, les autres absents de ces rencontres ont été les élu.e.s du territoire, qui auraient peut-être été plus enclins à participer si des rencontres s'étaient tenues sous forme de réunions publiques en présentiel. Les élu.e.s s'étant retrouvés entre eux lors des Commissions consultatives en début de concertation, il y a eu de fait un certain cloisonnement des publics qui ont peu échangé entre eux : les élus lors des Commissions consultatives ; les associations et organisations professionnelles dans les ateliers et les Rendez-vous du jeudi ; le grand public sur les réseaux sociaux et autour du site internet.

Le risque de cette situation réside dans la création d'espaces de dialogue distincts et peu communicants, si ce n'est par l'intermédiaire du maître d'ouvrage. S'il peut être légitime de réserver des espaces particuliers à certains acteurs, il n'est pas souhaitable de vider la concertation de sa substance et d'en faire un espace de discussion entre citoyens, associations et organisations professionnelles qui soit déconnecté des arènes de négociation ou d'échange entre décideurs publics.

Sur les études

Lors de la concertation, toutes les études n'étaient pas actualisées. C'est le cas pour des études socioéconomiques (notamment les prévisions de trafic), acoustiques, agricoles et viticoles ainsi que sur les impacts environnementaux. Il est regrettable qu'elles n'aient pas été disponibles pour nourrir les échanges. Ce constat a été émis notamment par certains acteurs associatifs.

Recommandations

Phase 1

1. Les études mises à jour devront être présentées au public par souci de transparence et de complétude. L'annonce de leur publication pourrait utilement être faite par mail auprès des associations et organisations professionnelles, celles-ci les ayant réclamées lors des ateliers. Ces études pourraient être présentées et discutées lors d'un (ou plusieurs) moment(s) d'échange ouvert à tous (ateliers en présentiel ou en visioconférence selon les possibilités).
 - Cette recommandation avait été établie en mai 2021. Depuis cette date jusqu'en novembre 2021, il semble qu'aucune information n'ait été diffusée à propos des études. Nous réitérons notre demande, y compris après l'enquête publique, qu'une information soit diffusée sur l'actualisation des études.
2. Il est important de maintenir une continuité dans les échanges sur le projet jusqu'à l'enquête publique et, au-delà, lors des phases ultérieures. Un canal d'information (newsletter), accompagné d'outils de participation (formulaire en ligne ou autre) peut être mis en place y compris en période de restrictions des déplacements pour raison sanitaire. En dehors de cette période, les modalités pourront être plus diverses. Outre les études que nous avons déjà citées, plusieurs sujets abordés lors de la concertation méritent en effet d'être actualisés en particulier les modalités de financement du projet (convention classique et/ou société de financement) ou des précisions sur la desserte de la gare de Sète (fréquence des trains).
 - Cette recommandation également faite en mai 2021 n'a pas été suivie d'effet. Des documents tels que l'avis de l'Autorité environnementale, reçu en septembre 2021 et mis

en ligne sur le site de la concertation⁴⁰, auraient mérité d'être davantage portés à la connaissance du public.

Seule, une réunion publique a été annoncée à Poussan en novembre 2021, organisée à la demande d'une association. Nous réitérons donc cette demande de maintenir un canal de communication ouvert (newsletter par exemple) et de diffuser les documents et informations utiles au suivi du projet, y compris après l'enquête publique.

Phase 2

1. L'accélération du calendrier de la phase 2 a été demandée par de nombreux élu.e.s du territoire. Il porte de répondre à cette demande sans remettre en cause la réalisation des études nécessaires ni les étapes de concertation.
2. Une nouvelle phase de concertation s'imposera pour la phase 2. Les vives critiques portant sur certaines options choisies précédemment permettent d'identifier plusieurs thèmes comme porteurs d'enjeux :
 - l'opportunité de la mixité totale du tracé entre Béziers et Perpignan (fret et voyageurs) ;
 - les modalités de traversée du Massif des Corbières ;
 - l'opportunité du contournement ouest de Perpignan ;
 - le cas échéant, les modalités de traversée de la commune du Soler ;
 - l'opportunité des gares nouvelles de Béziers et Narbonne.

Sur tous ces points, les décisions précédemment entérinées ne font pas l'objet de consensus et il semble nécessaire de les revisiter à la lumière de l'expérience du projet et de l'évolution du contexte. En particulier, des expériences comme celle de la gare nouvelle de Montpellier Sud de France et des intempéries subies par la voie ferrée littorale appellent à intégrer de nouvelles considérations dans la réflexion. De la même façon, les études en cours d'actualisation (en particulier les prévisions de trafic voyageurs et de fret) devront être intégrées aux réflexions à venir sur l'avenir du projet.

3. La continuité du dialogue avec la population et les acteurs du territoire posera un nouveau défi pour ce projet au long cours. Il nous semble cependant indispensable de la préserver, à travers par exemple la mise en œuvre de comités de suivi du projet, réunissant des publics variés : élu.e.s, riverain.e.s, associations, et représentant.e.s de la maîtrise d'ouvrage... qui pourraient se réunir régulièrement (de façon trimestrielle ou bi-annuelle par exemple) tout au long des prochaines phases du projet.

⁴⁰ <https://www.ligne-montpellier-perpignan.com/actualites/avis-de-lautorite-environnementale>

ANNEXES

1) Site de la CNDP – Fiche de la concertation

<https://www.debatpublic.fr/projet-ligne-ferroviaire-entre-montpellier-perpignan>

2) Communiqué des décisions de la CNDP : Séance Plénière du 3 juin 2020



3) Lettre de mission envoyée aux garants par Chantal Jouanno, Présidente de la CNDP

Madame, Monsieur,

Lors de sa séance plénière du 3 juin, la Commission nationale du débat public (CNDP) vous a désigné.e garant.e du processus d'information et de participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique sur la phase 1 du projet de Ligne Nouvelle Montpellier – Perpignan (LNMP) porté par SNCF Réseau (tronçon de Montpellier à Béziers).

Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général sur ce projet emportant des enjeux environnementaux et d'aménagement du territoire fondamentaux et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP pour celle-ci.

La concertation de suivi sur ce projet a été décidée en application des articles L.121-12 et L.121-14 du Code de l'environnement, suite au débat public qui s'est tenu en 2009, et aux différentes phases de concertation entre 2010 et 2015 garanties par Jean-Pierre RICHER.

Comme l'indique l'article L121-14 CE, après une concertation préalable ou un débat public décidé par la CNDP, si le maître d'ouvrage (MO) décide de poursuivre son projet, « la CNDP désigne un garant chargé de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique ».

L'article L.121-12 CE précise, dans sa version applicable à ce projet, que pour les projets ayant fait l'objet d'un débat public ou d'une concertation préalable, le MO ne peut ouvrir l'enquête publique « au-delà [du délai de 5 ans suivant la publication du bilan des tiers garants] » et doit alors saisir à nouveau « la commission [qui] ne peut décider de relancer la participation du public que si les circonstances de fait ou de droit justifiant le projet, plan ou programme ont subi des modifications substantielles ».

Par conséquent, la concertation de suivi se poursuit sous votre égide, mais uniquement sur la phase 1, car la CNDP ne peut relancer la participation du public sur cette phase uniquement. En revanche, SNCF Réseau devra saisir à nouveau la CNDP afin de pouvoir ouvrir l'enquête publique sur la phase 2.

.../...

Mme Sofia ALIAMET et M Pierre-Yves GUIHENEUF
Garants de la concertation de suivi jusqu'à l'enquête publique
Phase 1 LNMP (SNCF Réseau)

Rappel des objectifs de la concertation de suivi :

Le champ de la concertation de suivi est particulièrement large et est présenté dans les articles L.121-1, L.121-1-1, L.121-14 et R.121-11 du Code de l'environnement. Son objectif principal est donc le continuum de l'information et de la participation du public entre les phases dites « amont » et « aval » d'association du public. Autrement dit, entre la fin d'une concertation préalable ou d'un débat public – le MO décidant de poursuivre son projet – et l'ouverture de l'enquête publique, les publics doivent pouvoir suivre facilement les étapes d'avancement du projet, y être associés pour participer, tout particulièrement à l'approche de décisions clés devant être prises par le MO, et surtout en être informés régulièrement.

Cette lettre de mission vise à vous aider dans l'exercice de vos fonctions.

Votre rôle et mission de garant.e : prescrire, conseiller, servir de recours, rendre compte

Dans le cadre de l'article L.121-14 du Code de l'environnement, la définition des modalités de concertation revient au seul MO. La CNDP ne peut légalement les valider, néanmoins vous devez rendre publiques vos préconisations et leur prise en compte par le maître d'ouvrage.

Votre rôle ne peut en aucun cas être assimilé à celui de « caution démocratique », ni réduit à celui d'observat.rice.eur du dispositif de concertation. Par mimétisme avec la concertation préalable, vous êtes prescript.rice.eur des modalités de la concertation : charge au MO de suivre vos prescriptions ou non. Vous ne sauriez donc, ainsi que la CNDP, être tenu.e responsable des choix du MO en matière de concertation, mais leur évolution vers un meilleur respect du droit dépend de vous.

A cette fin, vous pouvez notamment vous appuyer sur deux éléments :

- Les recommandations faites par l'équipe en charge du débat public de 2009 dans son compte-rendu,
- les engagements pris par le MO relatifs aux mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements du débat public et des phases précédentes de concertation jusqu'en 2015 (L.121-13, L.121-16, R.121-9, R.121-24 CE).

Vous avez toute latitude dans la négociation avec le MO pour l'amener à suivre les recommandations contenues dans les bilans précédents et respecter les engagements qu'il a pris. Sentez-vous libres des préconisations que vous ferez pour garantir le droit à l'information et à la participation : la concertation de suivi n'est pas une version dégradée de la concertation préalable ou du débat public.

Plus précisément, il s'agit dans un premier temps de ré-identifier et re-mobiliser le public cible, qui n'est peut-être pas le même que celui de la phase préalable de participation. Vous devez veiller en particulier à ce que toute personne soit en capacité de participer à cette concertation. Nous devons avoir un souci constant d'inclusion des publics les plus éloignés de la décision.

Il s'agit également de définir des formes d'information et de participation qui correspondent à la durée de ce continuum, qui peut s'étaler – et s'étale déjà – sur un temps très long, et donc voir l'information et le sens de la participation se diluer :

- clarifier aux publics les grandes étapes du calendrier à venir et donner un certain rythme à la démarche ;
- ajuster les outils en fonction de l'évolution du contexte ;
- assurer la complétude, l'accessibilité et l'intelligibilité des informations et documents transmis aux publics ;
- assurer les possibilités de contribution du public et d'échanges directs entre lui et le MO, la mise en débat de sujets qui méritent d'être approfondis, veiller à ce que des réponses soient apportées par le MO à toutes les questions, observations et propositions,

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T +33 (0)1 44 49 85 55 – chantal.jouanno@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

- demander la production de tout document d'information complémentaire ou la mise à disposition de données, si cela vous semble nécessaire.

Si votre mission dure au-delà de 12 mois, votre mission sera rythmée par la publication de rapports intermédiaires annuels. Ces derniers sont de nature à rappeler le cadre légal et de principe de la concertation et à permettre aux publics de suivre les évolutions du projet et de la démarche de participation. Si nécessaire, vous pouvez rédiger des notes d'observation, qui ont pour but de rappeler aux organisateurs les engagements pris ou les règles de base de la concertation.

Durant toute la durée de votre mission, vous devez vous mettre à disposition des participant.e.s, être visibles et expliciter votre rôle. Le public doit pouvoir vous contacter directement, notamment par la diffusion de votre adresse mail. En effet, vous constituez un recours possible en cas de désaccord sur le déroulement du processus de concertation ou sur les expertises produites. Si vous êtes sollicité.e par des participant.e.s et si vous jugez que les réclamations sont fondées, vous devez les porter auprès du MO et exiger qu'il les considère. Si jamais vos recommandations ne sont pas prises en compte, vous devrez faire état de ces difficultés dans votre rapport (voir plus bas). Si les réclamations ne vous semblent pas fondées, vous répondez directement aux auteurs et expliquez votre position.

Éléments de contexte et enjeux de la concertation identifiés au stade de la décision CNDP

Depuis le débat public de 2009, et sans que le public soit associé à toutes les décisions clés, le projet global LNMP a évolué. Il est aujourd'hui présenté en deux phases différentes l'une de l'autre : fonctionnellement d'abord avec l'introduction d'un critère de charge des tronçons existants pour déterminer le niveau de mixité de chaque nouveau tronçon (décision RFF 2009), géographiquement ensuite entre l'amont et l'aval de Béziers (décision ministérielle 2013), temporellement enfin (décision ministérielle 2016) en reportant la phase 2 de Béziers à la frontière espagnole d'une vingtaine d'années. En outre, le public n'a plus été associé par SNCF Réseau depuis 2015, alors que la CNDP avait recommandé de ne pas interrompre la concertation de suivi (décision n°2015/ 44/ LNMP/ 8).

Aujourd'hui, la phase 1, de Montpellier à Béziers, est en train de se concrétiser, et le MO vise une enquête publique en fin d'année 2020. Considérant que la phase 2 verra son contexte et ses caractéristiques évoluer de façon substantielle, nous avons fait le choix de poursuivre cette concertation de suivi uniquement sur la phase 1 de ce projet. En effet, le risque de dilution de l'information est bien présent entre d'une part des objets très concrets à amener à l'enquête publique sur la phase 1, et le peu d'éléments nouveaux et concrets sur la phase 2. Il semble complexe d'associer le public sur la phase 2 sans pouvoir lui garantir à ce stade une réelle prise en compte de ses contributions, or l'intelligibilité et la crédibilité de la concertation sur un projet de cette temporalité est fondamentale. Il faudrait néanmoins donner à voir à l'ensemble des acteurs locaux et des publics le niveau d'avancement réel du projet global ainsi que les ambitions du MO, du Gouvernement et des élu.e.s loca.les.ux.

Par conséquent, l'enjeu premier de cette concertation de suivi, est d'amener le MO et les décideurs politiques à assumer le portage phasé qu'ils ont décidé progressivement depuis 2009 en n'associant le public que sur la phase 1 du projet, de Montpellier à Béziers. Les publics concernés n'ayant pas été consultés par SNCF Réseau sur ce dossier depuis 2015, il s'agit donc avant toutes choses de les remobiliser avec une information intelligible :

- produire une synthèse simple et lisible du processus décisionnel d'ici à la réalisation de la phase 1 et y associer une présentation des phases de participation depuis 2009 ;
- décrypter le niveau d'avancement de la phase 1 et la complexité du jeu d'acteurs ;
- disposer publiquement les questions-clés qui se posent au MO sur la phase 1 afin de

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T +33 (0)1 44 49 85 55 – chantal.jouanno@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

permettre à chacun.e de se mobiliser sur les sujets sur lesquels sa participation lui semble la plus utile.

Un effort particulier doit être produit sur les acteurs « non institutionnels », principalement les publics habitants et les potentiels usagers des transports du quotidien, sans les enfermer dans une logique de négociation de gré-à-gré avec le MO, mais en faisant valoir leurs points de vue dans le débat. Par ailleurs, compte tenu de ses enjeux cruciaux en matière environnementale (report modal de l'aérien et du routier au ferré) et de développement des territoires, il paraît souhaitable que des efforts spécifiques d'association de tous les acteurs du fret soient assurés dans le cadre de cette concertation.

D'après le dossier de saisine, SNCF Réseau n'envisage pas de remettre à débat les décisions déjà prises sur le projet, et souhaite aborder la phase 1 sous l'angle de l'insertion territoriale et des conditions de réalisation. Elle a pré-identifié des sujets nécessitant d'approfondir les échanges avec les acteurs du territoire comme les activités agricoles et viticoles, la desserte ferroviaire et l'intermodalité, l'insertion paysagère et environnementale, les retombées économiques et sociales. Pour autant, 5 ans après la dernière phase de concertation, il paraît indispensable de requestionner un certain nombre d'enjeux, car le contexte a indéniablement changé depuis 2009. Je vous invite donc à amener le MO à élargir le champ thématique du débat et à permettre au public de discuter, entre autres :

- les niveaux de desserte et de l'équilibre de service entre TGV et TER, la Loi d'Orientation des Mobilités de décembre 2019 rappelant la priorité à donner aux transports du quotidien ;
- les enjeux environnementaux, notamment la multiplication sur le pourtour méditerranéen des événements météorologiques violents dans un contexte de changements climatiques ;
- le taux de rentabilité interne du projet, à la fois au regard de la crise structurelle du transport ferroviaire du transport ferroviaire de marchandises et de la crise conjoncturelle Covid-19 ;
- les fonctionnalités de la ligne nouvelle, et notamment les enjeux du fret et de la mixité dans un contexte de crise écologique ;
- les acquisitions foncières, les mesures d'évitement, de réduction et de compensation et leurs modalités de réalisation.

Conclusions de la concertation de suivi

Comme prévu par l'article L.121-14 du Code de l'environnement, vous remettrez à la CNDP à l'issue de votre mission un rapport final présentant la façon dont elle s'est déroulée. Ce rapport comporte une présentation des étapes de la concertation de suivi, une synthèse des observations et propositions présentées, la méthodologie retenue pour mener la concertation sur le long terme, votre appréciation indépendante sur la qualité de la participation menée par le MO et, le cas échéant, mentionne les évolutions du projet qui résultent de ce processus. Il met l'accent sur la manière dont le MO a pris en compte – ou non – vos prescriptions. Ce bilan, après avoir fait l'objet d'un échange avec l'équipe de la CNDP, est transmis au MO et à la CNDP qui le publient sans délai sur leurs sites et est joint au dossier d'enquête publique, conformément à l'article R.121-11 du Code de l'environnement.

La CNDP vous confie donc une mission de prescription à l'égard du MO et des parties prenantes afin de veiller aux principes fondamentaux de la participation :

- le respect des principes du droit à l'information et à la participation du public reconnu par la réglementation française (Convention d'Aarhus, Charte de l'environnement, Code de l'environnement) ;
- tout en liaison avec le MO, l'exigence d'une totale indépendance et neutralité ;
- le respect des principes et des valeurs de la CNDP : indépendance, neutralité, transparence, égalité de traitement et argumentation.

Nous ne parlons donc pas là d'une simple procédure, mais bien d'une démarche démocratique encadrée par la loi, dont le respect est sous votre garantie, au nom de la CNDP.

Pour tout cela, la CNDP vous indemnise et vous défraie selon des montants fixés dans l'arrêté du 29 juillet 2019. La charge de l'organisation matérielle de la concertation revient au MO.

Relations avec la CNDP :

Il est nécessaire que nous puissions conserver un contact étroit afin que vous nous teniez informé.e.s régulièrement du bon déroulement de la concertation (qualité des documents produits pour les publics, définition des modalités de concertation, qualité des réponses apportées, sujets principaux et points de conflit potentiel, etc.). Le bureau se tient à votre disposition, notamment en cas de difficulté particulière liée à la concertation.

Enfin, de manière à vous permettre la meilleure prise en main de votre mission, Marie-Liane Schützler vous proposera un échange dédié dans les prochaines semaines. Cette journée sera l'occasion d'aborder dans le détail les enjeux propres à ce dossier, les différentes étapes de la concertation que vous allez garantir, et bien sûr, de nous poser toutes vos questions.

Vous remerciant encore pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.



Chantal JOUANNO

4) Liens vers les bilans de débats publics et concertations passés

Compte rendu du débat public sur le projet LNMP – 2009 :

https://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-lnmp/DOCS/CR-BILAN-DECISION/COMPTE_R.PDF

Bilan de l'étape 1 de la concertation (février 2010 – juin 2011) : https://www.ligne-montpellier-perpignan.com/sites/ligne-montpellier-perpignan.com/files/rff/mediatheque/lnmp_cr_garantetape1_150611_a.pdf

Bilan de l'étape 2 de la concertation (Novembre 2012 – Juin 2015) : https://www.ligne-montpellier-perpignan.com/sites/ligne-montpellier-perpignan.com/files/rff/mediatheque/lnmp_cr_garant_fin_etape_2_220615_a.pdf



244 boul. var. S. int-Germain

75007 Paris - France

T. +33 (0)1 44 49 85 50

contact@debatpublic.fr

www.debatpublic.fr

6.4.4. Réponse du Maître d'Ouvrage au bilan des garants

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN

Note de réponse de SNCF Réseau aux recommandations des garants de la concertation

30 juin 2021



PRÉAMBULE

Le projet ferroviaire de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP), dont l'opportunité a été établie à l'issue du débat public organisé en 2009 par la Commission nationale du débat public (CNDP) a fait l'objet d'un processus de concertation continue entre 2010 et 2016, parallèlement à l'engagement des études de conception.

Dans la perspective de l'ouverture de l'enquête publique sur la première phase de réalisation entre Montpellier et Béziers, SNCF Réseau a saisi la CNDP le 25 mai 2020 au titre de l'article L121-12 du Code de l'Environnement, laquelle a décidé le 3 juin 2020 qu'il y avait lieu de poursuivre la concertation.

Afin de veiller à la bonne information du public et au bon déroulement de la concertation, la Commission nationale du débat public a désigné pour cette nouvelle phase de concertation deux garants : Madame Sofia Aliamet et Monsieur Pierre-Yves Guiheneuf.

La concertation préalable à l'enquête publique de la phase 1 du projet s'est tenue du 2 novembre 2020 au 15 janvier 2021, dans le contexte de la crise sanitaire du Covid-19 et des restrictions réglementaires imposées aux rassemblements des personnes. Cette concertation a néanmoins permis au public d'interpeller SNCF Réseau selon des modalités inédites d'information et de participation, définies en accord avec les garants. Cette concertation a fait l'objet d'un bilan du maître d'ouvrage publié sur le site Internet du projet (www.lalignenouvelle.com) le 9 avril 2021.

Les garants de la concertation ont établi un rapport d'étape remis le 25 mai 2021 à SNCF Réseau et publié sur le site Internet dédié au projet.

SNCF Réseau a pris bonne note de l'ensemble de ce rapport et elle s'attachera ici à apporter des précisions et réponses aux observations et recommandations émises par les garants.



I. PRÉCISIONS SUR LE DÉROULEMENT ET L'ORGANISATION DE LA CONCERTATION

A > SUR LES MODALITÉS D'INFORMATION

> «Un effort de communication a été fait par le maître d'ouvrage pour s'adapter à la situation sanitaire (diffusion de 80000 dépliant et cartes T en boîte aux lettres, campagnes réseaux sociaux, médias et presse écrite...). Cependant, cela ne compense pas le fait qu'aucune réunion publique n'ait pu être organisée, ni l'absence de réunions locales d'information qui auraient pu être prises à l'initiative d'élu.e.s du territoire ou d'associations.»

SNCF Réseau partage le regret exprimé par les garants qu'aucune réunion publique n'ait pu être organisée, mais tient néanmoins à apporter les précisions suivantes :

L'hypothèse d'un « reconfinement » ou a minima de nouvelles restrictions imposées aux rassemblements et à la circulation des personnes a été envisagée par le maître d'ouvrage dès sa saisine de la CNDP en mai 2020.

Si les modalités de participation initiales prévoyaient la tenue d'une unique réunion publique de lancement en présentiel dans le respect des normes sanitaires alors en vigueur, une solution alternative était prévue. Celle-ci consistait en l'organisation d'une réunion publique en distanciel, permettant à SNCF Réseau et à ses partenaires de présenter le projet et de répondre aux interpellations du public, depuis un studio de télévision qui avait été réservé à cet effet à Castelnau-le-Lez, en périphérie de Montpellier.

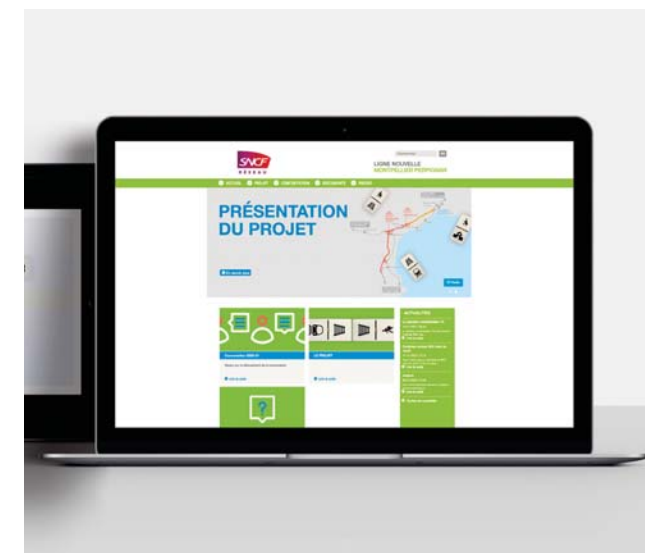
Toutefois, cette solution n'a pu être mise en œuvre du fait de contraintes de calendrier. En effet, l'arrêté préfectoral détaillant les mesures consécutives au classement du département de l'Hérault en zone rouge a été publié le 24 octobre 2020, soit une semaine avant l'ouverture de la concertation. Celui-ci prévoyait notamment l'interdiction de rassemblement de plus de 6 personnes, incompatible avec le dispositif technique envisagé.

SNCF Réseau a préféré adapter l'ensemble du dispositif aux nouvelles contraintes réglementaires. Ainsi, l'allongement de la durée de la concertation, passant d'un mois à deux mois et demi, et l'organisation de sept « RDV Visio du jeudi » dont deux exclusivement consacrés à la présentation générale du projet et de ses objectifs, répondaient à cet objectif de permettre une information la plus large possible du public en dépit de l'impossibilité de réunion en présentiel.

> «Le site internet (www.lalignenouvelle.com) est un site ancien qui a été actualisé pour la concertation de 2020-2021. Il s'est avéré peu lisible et peu intuitif, chargé d'informations sur les phases antérieures, parfois non datées.»

Le site Internet du projet a été ouvert en juin 2010. Il a été conservé et régulièrement mis à jour depuis la fin du débat public.

SNCF Réseau a choisi d'utiliser ce site internet qui conserve la mémoire de l'ensemble des études et des phases précédentes de la concertation afin de permettre au public de retracer les motifs pour lesquels les choix présentés en 2020 ont pu être retenus au cours des phases précédentes.

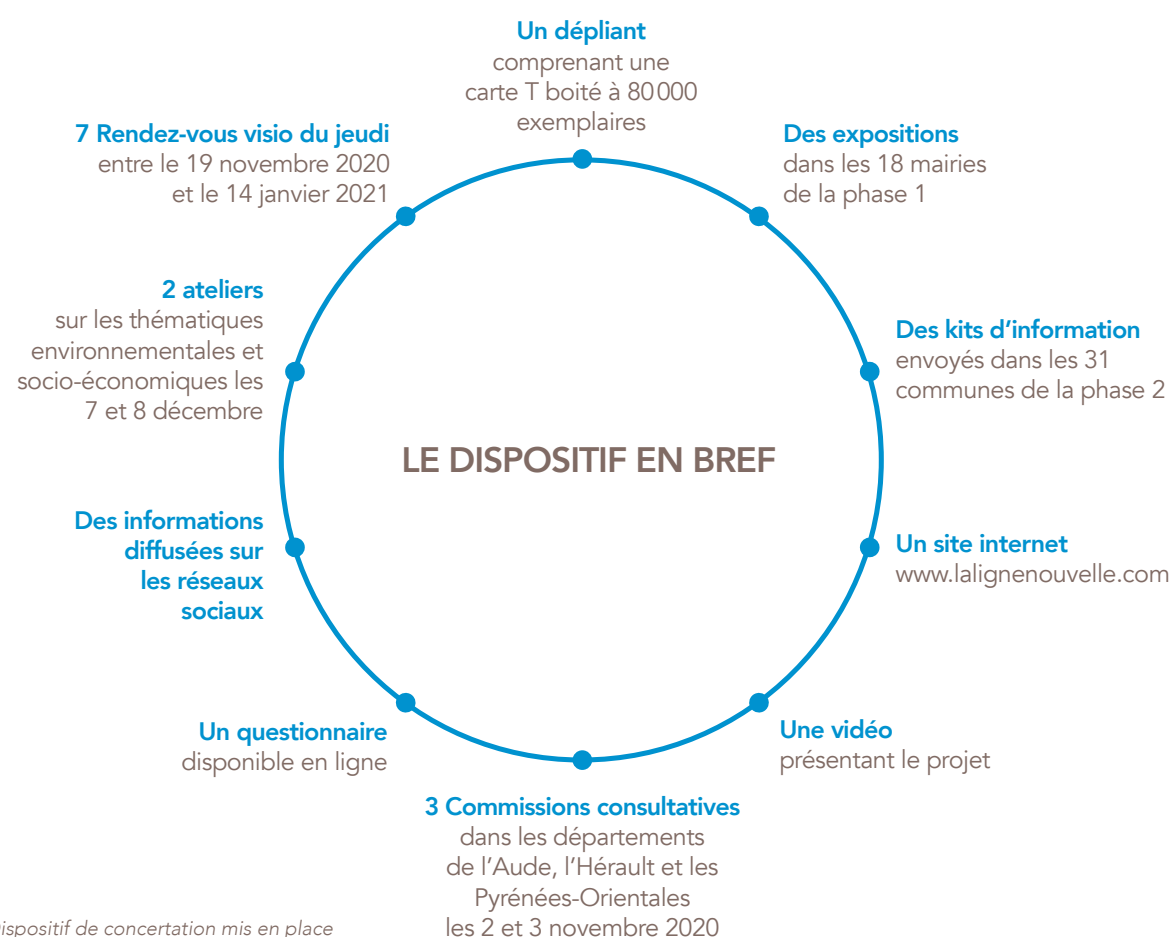


Site internet du projet

En effet le site dédié au projet s'attache à conserver l'ensemble des documents officiels, qu'il s'agisse des décisions ministérielles, de bilans émanant de la maîtrise d'ouvrage ou des garants de la concertation, des études menées sur le projet et de tous les documents issus des différentes phases de concertation (comptes rendus, présentations, documents de communication).

Une refonte graphique du site internet a été néanmoins engagée pour la concertation de 2020. Elle avait pour objectif, outre la mise à jour des contenus, de simplifier l'expérience utilisateur dès la page d'accueil, comprenant notamment un film de présentation de la concertation, un « carrousel » d'accès aux rubriques les plus recherchées, ou des boutons d'action permettant de déposer un avis ou de répondre au questionnaire en un seul clic.

SNCF Réseau prend néanmoins bonne note de la nécessité d'améliorer encore la lisibilité de ce site et s'engage en particulier à fournir un effort de refonte de la rubrique « Documents » afin de mieux identifier la chronologie des différentes phases de concertation et des documents qui y sont liés.



B > SUR LES MODALITÉS DE PARTICIPATION

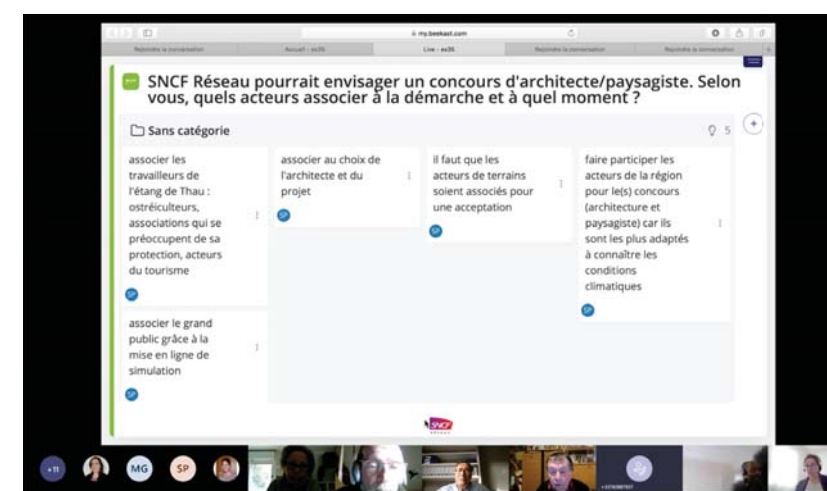
> « Il faut saluer le fait que la concertation ait pu se tenir malgré un contexte sanitaire difficile. [...] Nous avons suggéré que les ateliers se tiennent en présentiel afin d'encourager une logique de co-construction. Cette recommandation n'a pas été suivie et il s'est avéré que, de ce point de vue, les échanges ont sans doute été moins productifs qu'ils auraient pu l'être s'ils s'étaient déroulés en présentiel. »

Comme évoqué pour l'organisation de la réunion publique, l'organisation des ateliers en présentiel avait la faveur de SNCF Réseau, la solution du présentiel a donc été privilégiée aussi longtemps que possible. À cet effet des salles au Corum de Montpellier et au Palais des Congrès de Béziers avaient été réservées les 7 et 8 décembre 2020.

SNCF Réseau a néanmoins estimé que les conditions réglementaires n'étaient pas réunies à ces dates pour envisager que des ateliers puissent se tenir dans des conditions satisfaisantes. La limitation du nombre de personnes par table, les distances entre les tables, l'espacement entre les personnes d'une même table ou l'impossibilité pour les personnes d'interagir sur des supports tels que post-its ou tableaux réduisaient en effet grandement les possibilités d'échange entre participants et de ce fait l'intérêt du présentiel.

Par ailleurs, compte-tenu du contexte sanitaire et de l'inquiétude qu'il pouvait légitimement inspirer à ces dates, il paraît difficile d'estimer quelle aurait été la mobilisation des participants pour un événement en présentiel.

Les 2 ateliers en distanciel ont réuni 65 participants qui ont exprimé pas moins de 97 avis et questions. C'est aussi lors d'un atelier en distanciel que SNCF Réseau s'est engagé à organiser un concours d'architecte préalable à la construction du viaduc de Poussan.



Capture d'écran d'un atelier en distanciel

> « (Le remplacement des débats mobiles) par les "Rendez-vous visio du jeudi" en visioconférence a provoqué une défection d'un public de citoyens individuels (ceux que l'on trouve fréquemment dans les lieux publics) au profit des représentants d'associations et d'organisations professionnelles, plus familiers des modalités de participation de type "ateliers" ou "réunions publiques". »

Les débats mobiles en gares et sur les aires d'autoroute et de co-voiturage, tels qu'ils étaient initialement conçus par SNCF Réseau, prévoyaient une interaction avec le public au moyen de supports physiques (tels que des tablettes permettant de répondre au questionnaire, de feuilles de papier et de stylos pour rédiger une contribution), qui n'étaient plus compatibles avec la situation sanitaire.



Capture d'écran d'un « Rendez-vous visio du jeudi »

Ce sont certes des représentants d'associations qui y ont majoritairement pris la parole, mais les « Rendez-vous visio du jeudi » étaient ouverts à tous.

Afin de toucher le public le plus large possible, une communication spécifique pour inciter à la participation aux « Rendez-vous visio du jeudi » a été assurée via le site Internet et les réseaux sociaux : des campagnes de promotion ont été organisées et elles ont généré en cumulé 1,7 millions d'impressions, soit plus de 20% de la fréquentation du site.

Si le « grand public » n'a que faiblement assisté aux « Rendez-vous visio du jeudi », les 759 avis déposés et les 515 questionnaires complétés sont largement le fait de sa participation à la concertation.

» **« Les autres absents de ces rencontres ont été les élu.e.s du territoire, qui auraient peut-être été plus enclins à participer si des rencontres s'étaient tenues sous forme de réunions publiques en présentiel. Les élu.e.s s'étant retrouvés entre eux lors des Commissions consultatives en début de concertation, il y a eu de fait un certain cloisonnement des publics qui ont peu échangé entre eux : [...] Le risque de cette situation réside dans la création d'espaces de dialogue distincts et peu communicants, si ce n'est par l'intermédiaire du maître d'ouvrage. S'il peut être légitime de réserver des espaces particuliers à certains acteurs, il n'est pas souhaitable de vider la concertation de sa substance et d'en faire un espace de discussion entre citoyens, associations et organisations professionnelles qui soit déconnecté des arènes de négociation ou d'échange entre décideurs publics. »**

SNCF Réseau partage le constat d'un cloisonnement des publics qui, s'ils ont tous pu s'exprimer sur le projet, n'ont que rarement échangé entre-eux. Le contexte sanitaire, encore une fois, n'a pas permis l'organisation de rencontres en présentiel qui facilitent ces échanges entre différents publics.

C'est pourtant dans l'objectif de réunir l'ensemble de ces publics variés que les « Rendez-vous visio du jeudi » ont été organisés entre 13h et 14h, créneau qui apparaissait comme propice à rassembler largement un public ayant, ou non, des contraintes professionnelles.

Les élus ont été tenus informés de ces rendez-vous, à raison de 88 pour l'Hérault, 44 pour l'Aude et 46 pour les Pyrénées-Orientales. Au total, SNCF Réseau a néanmoins comptabilisé la participation de 19 représentants de collectivités territoriales (élus ou fonctionnaires) qui ont pu échanger avec les autres participants, notamment associatifs lors des ateliers et des « Rendez-vous visio du jeudi ».

L'ensemble des contributions, qu'elles émanent d'élus, de représentants associatifs ou du grand public ont été prises en compte dans le bilan établi par la maîtrise d'ouvrage. Les attentes exprimées ont été partagées au sein du Comité de Pilotage et du Comité Technique du projet en charge d'orienter les choix de la maîtrise d'ouvrage.

C > SUR LES ÉTUDES

» **« Lors de la concertation, toutes les études n'étaient pas actualisées. C'est le cas pour des études socioéconomiques (notamment les prévisions de trafic), acoustiques, agricoles et viticoles ainsi que sur les impacts environnementaux. Il est regrettable qu'elles n'aient pas été disponibles pour nourrir les échanges. »**

Le calendrier d'actualisation des études est défini par l'objectif de lancement de l'enquête publique d'ici la fin 2021.

Aussi, compte tenu de leur délai de réalisation il s'avérait impossible de finaliser l'ensemble de ces études avant la concertation de novembre 2020 et repousser cette dernière à une date proche du lancement de l'enquête publique pour disposer des études actualisées, aurait exposé SNCF Réseau à la critique légitime selon laquelle aucune contribution issue de la concertation n'aurait pu être matériellement prise en compte avant le dépôt du dossier d'enquête publique.

La solution de repousser le calendrier de réalisation d'un projet dont l'urgence est exprimée tant par les partenaires co-financeurs que par une grande partie des participants aux différentes phases de la concertation, n'était pas non plus envisageable.

Toutes ces études seront réglementairement jointes au dossier d'enquête et accessibles au public dès l'ouverture de celle-ci.

II. RÉPONSES AUX RECOMMANDATIONS DES GARANTS

A > PHASE I

» **« Les études mises à jour devront être présentées au public par souci de transparence et de complétude. L'annonce de leur publication pourrait utilement être faite par mail auprès des associations et organisations professionnelles, celles-ci les ayant réclamées lors des ateliers. Ces études pourraient être présentées et discutées lors d'un (ou plusieurs) moment(s) d'échange ouvert à tous (ateliers en présentiel ou en visioconférence selon les possibilités). »**

Comme indiqué précédemment, les études mises à jour seront finalisées et jointes au Dossier d'enquête publique, accessible au public. Elles seront également disponibles sur un site Internet dédié.

SNCF Réseau s'engage à informer le public de la disponibilité de ces études. Une communication spécifique annoncera l'enquête publique (affichage réglementaire, panneau, avis en mairie et dans la presse...).

Ainsi le grand public sera largement informé du lancement de l'enquête et pourra participer à celle-ci.

SNCF Réseau est disposé à répondre aux demandes de présentation des études qui pourraient être exprimées en amont ou lors de l'enquête publique, et se tient naturellement à la disposition des Commissaires-enquêteur pour les présenter et répondre aux questions du public.

» « Il est important de maintenir une continuité dans les échanges sur le projet jusqu'à l'enquête publique et, au-delà, lors des phases ultérieures. Un canal d'information (newsletter), accompagné d'outils de participation (formulaire en ligne ou autre) peut être mis en place y compris en période de restrictions des déplacements pour raison sanitaire. En dehors de cette période, les modalités pourront être plus diverses.

Outre les études que nous avons déjà citées, plusieurs sujets abordés lors de la concertation méritent en effet d'être actualisés avant l'enquête publique, en particulier les modalités de financement du projet (convention classique et/ou société de financement) ou des précisions sur la desserte de la gare de Sète (fréquence des trains). »

Compte-tenu du calendrier très resserré du fait de l'enquête publique envisagée d'ici la fin 2021, la prochaine étape de participation du public sera l'enquête publique elle-même.

Le site internet demeure en revanche régulièrement actualisé pour informer le public de l'ensemble des étapes franchies avant l'enquête publique.

Suite à l'enquête publique SNCF Réseau s'engage à maintenir un fil d'information continu sur le projet et à travailler en partenariat avec les collectivités, les associations et organisations professionnelles. Différentes pistes de travail collaboratif ont en effet été évoquées lors de la concertation avec par exemple la proposition d'un concours d'architecte préalable à la réalisation du viaduc de Poussan.



Cartographie du projet

B > PHASE 2

» « L'accélération du calendrier de la phase 2 a été demandée par de nombreux élu.e.s du territoire. Il importe de répondre à cette demande sans remettre en cause la réalisation des études nécessaires ni les étapes de concertation. »

SNCF Réseau a bien pris note de la demande d'accélération du calendrier, exprimée par divers acteurs concernés aussi bien par la phase 1 que par la phase 2. Cette demande a été présentée en Comité de Pilotage du projet, instance décisionnaire, composé de l'État, la Région et les dix collectivités territoriales partenaires.

Il convient néanmoins de rappeler que le phasage du projet en deux étapes répond principalement à un objectif de soutenabilité de son financement par la collectivité. Il revient donc en premier lieu aux partenaires co-financeurs de définir un calendrier de réalisation compatible avec leurs capacités d'investissement.

D'autre part SNCF Réseau, dans son rôle de maître d'ouvrage, s'assurera que toute accélération validée par les partenaires permette de respecter toutes les étapes (études, concertation) indispensables à la qualité du dossier, mais avant tout à la qualité du projet pour le territoire (adéquation aux besoins, minimisation des impacts).

» « Une nouvelle phase de concertation s'imposera pour la phase 2. Les vives critiques portant sur certaines options choisies précédemment permettent d'identifier plusieurs thèmes comme porteurs d'enjeux :

- l'opportunité de la mixité totale du tracé entre Béziers et Perpignan (fret et voyageurs);
- les modalités de traversée du Massif des Corbières;
- l'opportunité du contournement ouest de Perpignan;
- le cas échéant, les modalités de traversée de la commune du Soler;
- l'opportunité des gares nouvelles de Béziers et Narbonne.

Sur tous ces points, les décisions précédemment entérinées ne font pas l'objet de consensus et il semble nécessaire de les revisiter à la lumière de l'expérience du projet et de l'évolution du contexte. En particulier, des expériences comme celle de la gare nouvelle de Montpellier Sud de France et des intempéries subies par la voie ferrée littorale appellent à intégrer de nouvelles considérations dans la réflexion. De la même façon, les études en cours d'actualisation (en particulier les prévisions de trafic voyageurs et de fret) devront être intégrées aux réflexions à venir sur l'avenir du projet. »

SNCF Réseau a pris acte de l'absence de consensus sur plusieurs caractéristiques essentielles de la phase 2 du projet. Il appartient dorénavant au Comité de pilotage du projet, saisi sur l'ensemble de ces questions, de définir comment il entend les prendre en considération pour orienter les études de conception de la phase 2.

Une nouvelle phase de concertation sera alors engagée et de nouveaux outils de participation pourront être déployés d'ici à l'enquête publique portant sur la phase 2 afin d'approfondir la réflexion et envisager un scénario compatible avec les contraintes de délais, de budget, et les préoccupations exprimées par les acteurs des territoires.

Conformément aux termes de l'article 2 de la décision de la CNDP du 3 juin 2020, et à l'article L.121-12 du Code de l'Environnement, SNCF Réseau saisira à nouveau la CNDP pour l'organisation d'une nouvelle concertation préalable à l'enquête publique, sur la phase 2.

» «La continuité du dialogue avec la population et les acteurs du territoire posera un nouveau défi pour ce projet au long cours. Il nous semble cependant indispensable de la préserver, à travers par exemple la mise en œuvre de comités de suivi du projet, réunissant des publics variés: élu.e.s, riverain.e.s, associations, et représentant.e.s de la maîtrise d'ouvrage... qui pourraient se réunir régulièrement (de façon trimestrielle ou bi-annuelle par exemple) tout au long des prochaines phases du projet».

La continuité du dialogue est un engagement permanent de SNCF Réseau, elle est au cœur de la définition du projet LNMP depuis le débat public de 2009. Le projet tel qu'il est soumis à enquête publique est ainsi le produit des 26 réunions publiques, 29 commissions consultatives, 32 ateliers thématiques et 7 « Rendez-vous du jeudi » réunis entre 2010 et 2021.

Concernant la phase 2 du projet, SNCF Réseau se propose de réactiver les « COPART », Comités partenariaux et d'information, qui ont existé entre 2010 et 2015. Ces comités auraient pour objet d'associer l'ensemble des publics visés (élus, associations, organisations socio-professionnelles) aux résultats d'études pour favoriser l'émergence d'un consensus sur les caractéristiques essentielles de la phase 2.

7. PROTOCOLE D'INTENTION DE FINANCEMENT POUR LA RÉALISATION DE LA PHASE 1 DE LA LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

7.1. PROTOCOLE D'INTENTION DE FINANCEMENT SIGNÉ

Protocole d'intention de financement pour la réalisation de la phase 1 de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

L'ETAT, Ministère de la Transition Écologique, représenté par le Préfet de la région Occitanie, Monsieur Étienne GUYOT ;

La Région Occitanie, représentée par la Présidente du Conseil régional, Madame Carole DELGA, et ci-après dénommé La Région

Le Conseil Départemental des Pyrénées Orientales représenté par sa Présidente, Madame Hermeline MALHERBE, agissant en vertu d'une délibération du Conseil Départemental en sa séance du approuvant les termes de la présente convention, et ci-après dénommé le Département des Pyrénées-Orientales ;

Le Conseil Départemental de l'Aude représenté par sa Présidente, Madame Hélène SANDRAGNE, agissant en vertu d'une délibération du Conseil Départemental en sa séance du approuvant les termes de la présente convention, et ci-après dénommé le Département de l'Aude ;

Le Conseil Départemental de l'Hérault représenté par son Président, Monsieur Kléber MESQUIDA, agissant en vertu d'une délibération du Conseil Départemental en sa séance du approuvant les termes de la présente convention, et ci-après dénommé le Département de l'Hérault ;

Montpellier Méditerranée Métropole, représentée par son Président, Monsieur Michaël DELAFOSSE agissant en vertu d'une délibération du Conseil Communautaire en sa séance du ; et ci-après dénommée Montpellier Méditerranée Métropole ;

La Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée, représentée par son Président, Monsieur Gilles D'ETTORE, agissant en vertu d'une délibération du Conseil Communautaire en sa séance du et ci-après dénommée la Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée ;

La Communauté d'Agglomération de Béziers, représentée par son Président, Monsieur Robert MENARD, agissant en vertu d'une délibération du Conseil Communautaire en sa séance du ; et ci-après dénommée la Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée

La Communauté d'Agglomération de Narbonne, représentée par son Président, Monsieur Didier MOULY, agissant en vertu d'une délibération du Conseil Communautaire en sa séance ; et ci-après dénommée la Communauté d'Agglomération du Grand Narbonne ;

La Communauté d'Agglomération de Carcassonne, représentée par son Président, Monsieur Régis BANQUET agissant en vertu d'une délibération du Conseil Communautaire en sa séance du ; et ci-après dénommée Carcassonne Agglo ;

La Métropole Perpignan Méditerranée, représentée par son Président, Monsieur Robert VILA, agissant en vertu d'une délibération du Conseil Communautaire en sa séance du ; et ci-après dénommée Perpignan Méditerranée Métropole ;

La Communauté d'agglomération du bassin de Thau, représentée par son Président, Monsieur François COMMEINHES, agissant en vertu d'une délibération du Conseil Communautaire en sa séance du ; et ci-après dénommée Sète Agglopôle Méditerranée ;

Et,

SNCF Réseau, Société anonyme au capital de 621 773 700€, immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le N° B. 412.280.737, dont le siège est situé 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 - 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex, représentée par Monsieur Luc LALLEMAND, Président Directeur Général, dûment habilitée à cet effet et ci-après désigné « **SNCF Réseau** »

SNCF Réseau et les COCONTRACTANTS signataires du présent protocole étant dénommés ci-après collectivement les « Parties » ou « les financeurs » et individuellement « une Partie » ou « un Financier »

VISA :

- Le Code général des collectivités territoriales ;
- Le Code des transports ;
- Le Code de la commande publique ;
- La Loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire ;
- La Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités ;
- Le décret 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF Réseau ;
- Le décret n° 2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la société SNCF Réseau et portant diverses dispositions relatives à la société SNCF Réseau ;
- Le décret 2019-1582 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau ;
- Le rapport et le bilan de la Commission Nationale du Débat Public publiés le 25 août 2009 ;
- La décision du Conseil d'Administration de RFF (devenu SNCF Réseau) en date du 26 novembre 2009 suite au débat public ;
- La lettre de mission du Ministre d'État de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer au Préfet de région Languedoc- Roussillon en date du 8 février 2010;
- La convention CPER des études préalables à la mise à l'enquête et conduite de l'enquête publique du projet de ligne ferroviaire nouvelle entre Montpellier et Perpignan (dite convention n°1) signée le 23 décembre 2012 et son avenant n°1 signé le 1er août 2013 ;
- La convention des études préalables à la mise à l'enquête publique du projet de ligne ferroviaire nouvelle entre Montpellier et Perpignan (dite convention n°2) signée le 30 mars 2012 ;
- La décision du Ministre de l'Écologie, du Développement Durable, des Transports, et du Logement en date du 14 novembre 2011 ;
- La décision du Ministre délégué chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche du 15 décembre 2013 ;
- Le Contrat de Plan État - Région 2015-2020, de la région Languedoc- Roussillon, signé le 20 juillet 2015, son avenant signé le 6 janvier 2017 et son avenant n°2 signé le 16 décembre 2019 ;
- La décision n° INEA/CEF/TRAN/M2014/1057486 en date du 21 décembre 2015, accordant une subvention européenne pour l'action n°2014-FR-TM- 0476-S « études de la ligne nouvelle ferroviaire entre Montpellier et Perpignan ;
- La décision du Secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche du 29 janvier 2016 actant le tracé et le principe de desserte ;
- La décision du Secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche du 1er février 2017 actant la réalisation d'une première phase du projet entre Montpellier et Béziers ;
- Les conventions des études préalables à la mise à l'enquête publique du projet de ligne ferroviaire nouvelle entre Montpellier et Perpignan, dites convention n°3 signée le 18 juillet 2020, et convention n°4 signée le 30 juillet 2020 ;

SOMMAIRE

PROTOCOLE D'INTENTION DE FINANCEMENT POUR LA RÉALISATION DE LA PHASE 1 DE LA LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN	1
Contexte	5
Sur le protocole d'intention de financement.....	6
Sur la séquence associée du financement	6
ARTICLE 1 : OBJET DU PRÉSENT PROTOCOLE ET CONSISTANCE DES OPÉRATIONS	7
ARTICLE 2 : ESTIMATION DU COÛT DE L'OPÉRATION ET CALENDRIER DE L'OPÉRATION.....	7
ARTICLE 3 : MAÎTRISE D'OUVRAGE DES ÉTUDES À L'ISSUE DE L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE PUIS DES TRAVAUX 8	
ARTICLE 4 : SCÉNARIOS DE FINANCEMENT À L'ÉTUDE ET LEURS GRANDES LIGNES.....	8
4.a) Financement direct par les cofinanceurs.....	9
4.b) Société de financement (<i>a fortiori</i> société de projet, incluant la mission de financement et de maîtrise d'ouvrage) ou combinaison société de financement/société de projet	10
ARTICLE 5 : CLAUSE CONCERNANT UNE PARTICIPATION ÉVENTUELLE DE SNCF RÉSEAU	11
ARTICLE 6 : CLAUSE CONCERNANT LES SUBVENTIONS EUROPÉENNES	12
ARTICLE 7 : CLAUSE D'ENGAGEMENT POUR LA DEUXIÈME PHASE DU PROJET LNMP	12
ARTICLE 8 : GOUVERNANCE DU PROJET ET PRINCIPALES ÉCHÉANCES ULTÉRIEURES POUR AFFERMIR LES OPTIONS ET ALLER VERS UNE CONVENTION DE FINANCEMENT	13
ARTICLE 9 : DISPOSITIONS COMPLÉMENTAIRES D'INTENTION D'ENGAGEMENT	13
ARTICLE 10 : ENTRÉE EN VIGUEUR DU PROTOCOLE	14

IL A ÉTÉ PRÉALABLEMENT RAPPELÉ CE QUI SUIV

Contexte

Le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan vise à répondre durablement à la demande croissante de mobilité et aux problèmes de congestion actuels sur l'axe ferroviaire principal du Languedoc-Roussillon en créant les conditions d'un report modal des flux internationaux et d'une croissance de l'offre régionale en réponse à l'urbanisation croissante de la plaine littorale. Il permettra également de créer un service à haute fréquence le long de l'axe littoral et d'assurer la continuité de la grande vitesse ferroviaire entre la France et l'Espagne sur la façade méditerranéenne, participant ainsi au lien du sud de l'Europe avec le nord de l'Europe.

Le comité de pilotage du 26 octobre 2016 de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan a accueilli favorablement à une large majorité des participants le principe d'une première phase entre Montpellier et Béziers, correspondant à un phasage du projet cohérent avec les recommandations de la Commission « Mobilité 21 » et les perspectives de saturation de la ligne existante. Par décision ministérielle du 1^{er} février 2017, le Gouvernement, par le biais du secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, a ainsi acté le principe d'une réalisation phasée de la LNMP, en retenant comme première étape la liaison mixte fret et voyageurs entre Montpellier et Béziers.

En juillet 2017, le Gouvernement a engagé une démarche pour construire une trajectoire pluriannuelle de financement des infrastructures de transport équilibrée entre recettes et dépenses, et mettre en œuvre la priorité donnée aux transports du quotidien. La loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 a défini ces orientations. Elle retient, dans son exposé des motifs, pour le projet LNMP un engagement des travaux de la section Montpellier-Béziers à l'horizon de 10 ans et de la section Béziers-Perpignan à l'horizon de 20 ans.

Fin 2019, le ministre délégué chargé des Transports, a souhaité, avec la présidente de la Région Occitanie, relancer sur ces bases la dynamique partenariale du projet, notamment en vue du lancement au plus tôt de l'enquête publique de la première phase reliant Montpellier à Béziers.

La réalisation de cette première phase permet notamment d'améliorer les conditions de circulation des trains du quotidien sur la ligne classique dans sa section la plus circulée ainsi que du fret, et d'apporter la grande vitesse entre Montpellier et Béziers. Elle permettra ainsi un nouveau saut de performance pour les voyageurs sur l'arc méditerranéen qui bénéficieront d'un gain de temps pouvant aller jusqu'à 18 minutes dans leurs relations avec la capitale et entre les deux métropoles régionales de Montpellier et de Toulouse et facilitera le transit entre le sud et le nord de l'Europe.

Le comité de pilotage du 12 novembre 2020 a permis de présenter aux partenaires les grandes orientations du projet et les principales étapes jusqu'à l'enquête publique. Il a pris note du souhait du Gouvernement d'accélérer la réalisation de ce projet. Le comité de pilotage du 20 juillet 2021 a permis de présenter une hypothèse de financement et a pris acte de l'objectif de lancer l'enquête publique le plus tôt possible à l'automne 2021.

Sur le protocole d'intention de financement

Dans la perspective de l'enquête publique de la première phase de la LNMP entre Montpellier et Béziers, il convient d'arrêter le schéma de financement de cette phase afin de garantir la bonne information du public quant aux modalités de financement de la ligne telle qu'envisagée à la date de l'ouverture de l'enquête publique. En effet, le code des transports précise, en son article L. 1511-4, qu'un dossier d'évaluation économique et sociale est joint au dossier de l'enquête publique à laquelle est soumis le projet. Précisément, aux termes de l'article R. 1511-4 du code des transports, l'évaluation des grands projets d'infrastructures comporte notamment « une analyse des conditions de financement et, chaque fois que cela est possible, une estimation du taux de rentabilité financière ».

Le présent protocole vise ainsi notamment à traduire un accord suffisant en matière d'intention de financement entre les parties pour consolider, au regard de la jurisprudence en la matière, le bilan socio-économique du maître d'ouvrage SNCF Réseau soumis à la contre-expertise du Secrétariat général pour l'investissement (SGPI). Le rapport de contre-expertise et l'avis du SGPI seront l'une des pièces du dossier que SNCF Réseau devra présenter à l'enquête d'utilité publique.

Ce protocole s'inscrit aussi dans le contexte de l'article 4 de la LOM, susceptible d'être appliqué aux modalités de financement et de réalisation de la LNMP. En effet, cet article autorise le gouvernement à créer par ordonnance dans un délai de deux ans, à compter de la promulgation de la loi, rallongé de 4 mois par la loi 2020-290 d'urgence pour faire face à l'épidémie de covid-19, un ou plusieurs établissements publics locaux ayant pour mission le financement, sur un périmètre géographique déterminé, d'un ensemble cohérent d'infrastructures de transport terrestre, dont la réalisation représente un coût prévisionnel excédant un milliard d'euros hors taxes. Cet établissement public peut également avoir pour mission de concevoir et d'exploiter ces infrastructures. Les ressources financières de cet établissement public comprennent des ressources fiscales créées à cet effet.

Sur la séquence associée du financement

Le présent protocole d'intention est la première étape de la séquence suivante :

Étape A : ce protocole d'intention de financement, à signer au plus tard avant la date de lancement de l'enquête d'utilité publique, afin de permettre la bonne information du public sur les modalités de financement envisagées à cette date.

Étape B : travail de préparation d'une éventuelle ordonnance, si l'objectif de mise en place d'une société de financement et de ressources fiscales dédiées est confirmé aux étapes précédentes. Il s'agira de préciser son périmètre géographique et ses ressources. Ce travail est à mener parallèlement au processus de l'EUP.

Étape C : convention de financement en temps utile pour financer les études post-enquête publique et les premiers travaux.

* *

Les signataires du présent protocole sont convenus des dispositions ci-dessous :

Article 1 : Objet du présent protocole et consistance des opérations

Dans la perspective de l'enquête publique de la première phase de la LNMP entre Montpellier et Béziers, ce protocole vise à préciser les modalités et la répartition détaillée et indicative du financement de cette phase afin de garantir la bonne information du public sur ce point.

Ce protocole prévoit également une clause dédiée au financement de la seconde phase de la LNMP entre Béziers et Perpignan.

Outre les points sur lesquels un accord est déjà obtenu, ce protocole précise ceux qui restent à examiner en vue d'aboutir à une convention de financement définitive (cf. article 8)

Article 2 : Estimation du coût de l'opération et calendrier de l'opération

L'estimation du coût de la 1^{ère} phase est de 2040 M€₂₀₂₀ aux conditions économiques de janvier 2020.

Ce coût intègre les postes suivants :

- Études (à partir de l'enquête publique) et direction des travaux
- Acquisitions foncières
- Réalisation du projet (terrassements, ouvrages, génie civil, équipements ferroviaires...)
- Provision pour risque

Selon le calendrier de réalisation prévu¹ et les hypothèses d'inflation retenues² à ce stade du projet, le coût en euros courant est estimé à 2 461 M€_{courants}. Cette estimation sera réactualisée lors des signatures des conventions de financement.

Ces coûts, incluant les conventions de financement des études et acquisitions foncières postérieures à l'enquête publique préalable à la DUP, sont également susceptibles d'évoluer pour intégrer, notamment, les modifications de programme éventuelles non prévues au stade de définition de ce protocole de financement ou encore toutes conséquences dues à des évolutions législatives et réglementaires.

¹ Échelonnement des dépenses entre 2022 et 2034

² Hypothèse d'inflation modérée de 1,9 %/an

Le Maître d'ouvrage s'engage donc à programme constant sur les coûts évalués en fin d'Avant-Projet Détaillé (APD) et ce conformément aux principes figurant à l'article 5 «Clause concernant une participation éventuelle de SNCF Réseau » ci-après.

Si et lorsque se présentera un risque avéré de dépassement du budget estimé initialement, les parties examineront et mettront en œuvre les solutions suivantes, pouvant éventuellement se combiner, dans cet ordre de priorité :

- La recherche d'économies à programme constant ;
- La recherche d'économies préservant les fonctionnalités essentielles du projet ;
- L'appel à d'autres financeurs ;
- Le recours accru à la ressource fiscale, en cas de société de financement ;
- Une répartition équitable entre les signataires du présent protocole.

L'échéancier prévisionnel de financement de la 1^{ère} phase du projet (donné en annexe) est exprimé en M€ hors taxes aux conditions économiques de janvier 2020.

Article 3 : Maîtrise d'ouvrage des études à l'issue de l'enquête d'utilité publique puis des travaux

Les parties prennent acte que SNCF Réseau est le maître d'ouvrage historique des opérations, des études aux travaux de lignes nouvelles, notamment dans un contexte d'interfaces avec le réseau exploité.

Elles s'engagent à ce que la LNMP fasse l'objet d'une gouvernance forte, qui donne leur place légitime aux cofinanceurs et mette à leur disposition des leviers suffisants pour garantir la transparence et la performance aux acteurs du projet.

Cette gouvernance devra notamment disposer de la capacité à :

- Identifier, négocier, déclencher les solutions de ressources financières ;
- Mettre en adéquation le planning des opérations en fonction des ressources financières ;
- Adapter le programme d'opération en fonction des difficultés, des risques comme des opportunités, en tenant compte de la faisabilité technique et financière ;
- Éclairer les conditions de réalisation de chaque opération, en vue d'un optimum entre les ressources, les coûts, le planning, les conditions d'exploitation du réseau, notamment dans l'hypothèse où certaines opérations pourraient faire l'objet de marchés globaux (marché conception/réalisation, de performance, de partenariat, voire concession) ou de maîtrise d'ouvrage par une structure ad hoc.

Article 4 : Scénarios de financement à l'étude et leurs grandes lignes

Deux bases de financement sont possibles, permettant plusieurs scénarios de financement :

- Financement direct par les cofinanceurs

- Société de financement (a fortiori société de projet, incluant la mission de financement et de maîtrise d'ouvrage), voire couple société de financement / société de projet
- Combinaison d'un financement direct et d'une société de financement
-

4.a) Financement direct par les cofinanceurs

S'agissant de la part État, la loi d'orientation des mobilités donne, en son article 2, la trajectoire financière de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, jusqu'en 2027. Spécifiquement, parmi les trois scénarios présentés par le Conseil d'orientation des infrastructures, l'État privilégie pour les grands projets le scénario 2, en cohérence avec les priorités de la loi. La participation de l'État est ainsi prévue à hauteur de 40% de l'opération.

Le montant des contributions versées par la Région Occitanie et les collectivités territoriales sera réparti entre les différentes collectivités signataires de ce protocole, selon les clés de répartition figurant dans le tableau ci-dessous

	Clés de répartition entre collectivités locales (% du montant à la charge de chaque financeur)	Montant estimé en M€ (selon l'estimation du coût de l'opération indiqué à l'article 2 aux conditions économiques janvier 2020)
Coût total estimé phase 1		2040
Total Financements Collectivités locales	40%	816
Région Occitanie	41,00%	334,56
Autres Collectivités Territoriales		-
- Conseil départemental de l'Hérault	14,16%	115,55
- Conseil départemental de l'Aude	8,10%	66,1
- Conseil départemental des Pyrénées-Orientales	10,46%	85,35

- Montpellier Méditerranée Métropole	8,69%	70,91
- Sète Agglopôle Méditerranée	1,26%	10,28
- Communauté d'agglomération Hérault-Méditerranée	0,82%	6,69
- Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée	3,51%	28,64
- Communauté d'agglomération Le Grand-Narbonne	3,31%	27,01
- Communauté d'agglomération Carcassonne-Agglomération	2,43%	19,83
- Perpignan Méditerranée Métropole	6,26%	51,08

NOTA : ces montants sont estimés aux conditions économiques de janvier 2020 conformément au scénario de financement budgétaire retenu. Ils ne tiennent pas compte des ressources fiscales attendues de la future société de financement ni des frais financiers supplémentaires afférents à l'annualisation des contributions des partenaires.

La participation de l'Union européenne attendue est estimée à 20% de l'opération pour la phase 1.

Les collectivités territoriales de la région Occitanie conservent la faculté de s'accorder sur une répartition infrarégionale différente qui pourra alors se substituer à celle qui figure dans le tableau ci-dessus.

Ces participations budgétaires pourraient être réduites si une société de financement aux rendements suffisants était mise en place.

4.b) Société de financement (a fortiori société de projet, incluant la mission de financement et de maîtrise d'ouvrage) ou combinaison société de financement/société de projet

Pour s'inscrire dans ces dispositions, le projet de LNMP phase 1 devrait répondre aux conditions d'éligibilité fixées par l'article 4 de la LOM, à savoir :

- Un coût prévisionnel excédant un milliard d'euros hors taxes
- Les ressources de ces établissements comprennent des ressources fiscales créées à cet effet
- Le projet d'infrastructure a fait l'objet soit d'une déclaration d'utilité publique (DUP) soit d'une déclaration de projet soit d'une décision de l'autorité administrative d'engager l'enquête publique et d'une contre-expertise à l'évaluation socio-économique

- Le projet d'infrastructure a fait l'objet d'un plan de financement, approuvé par l'État et les collectivités territoriales qui financent ces projets.
- L'évaluation socio-économique préalable et la contre-expertise doivent montrer une rentabilité socio-économique positive.

Les parties décident en conséquence de poursuivre ensemble le travail de définition d'un ou plusieurs scénarios de financement incluant la création d'un établissement public local et de ressources fiscales dédiées.

Cela suppose de convenir de :

- Créer une nouvelle société par ordonnance, avec la définition :
 - Du périmètre des opérations financées par la société de financement
 - Du plan de financement associé, des modalités d'emprunt, de remboursement, associé à l'identification et la mise en place effective de taxes affectées, dont les rendements et la stabilité juridique sont assurés
 - De la gouvernance de l'établissement public local, avec une présence possible de l'État.
- Mettre en place les recettes affectées pérennes, condition essentielle à la création de la société. En se basant sur les principes de la Société du Grand Paris, il s'agit de recettes fiscales, définies et encadrées nationalement mais d'application locale tant en termes de périmètres qu'éventuellement de taux;
- Mettre en place leur affectation à la société créée par loi de finances.

Les contraintes de calendrier posées par la LOM, et notamment les délais de prise d'une ordonnance, imposent que, en l'état actuel des textes, le périmètre d'intervention de cet établissement soit dédié à la phase 1 du projet. Toutefois, l'État étudiera avec l'appui de la Région, le cas échéant, la possibilité que son périmètre d'intervention puisse évoluer à l'avenir pour englober le périmètre de la phase 2.

Article 5 : Clause concernant une participation éventuelle de SNCF Réseau

Les montants prévisionnels de l'éventuelle participation du gestionnaire d'infrastructure, SNCF Réseau, au projet seront précisés ultérieurement. Le cas échéant, son intervention financière sera encadrée :

- Par le code des transports qui précise la « règle d'or », qui cadre les conditions d'une participation financière de SNCF Réseau :
 - Pour la période du 1er janvier 2020 au 31 décembre 2026, "SNCF Réseau ne peut contribuer au financement d'investissements de développement du réseau ferré national" (article L2111-10-1 du code des transports)
 - À partir de 2027 : "SNCF Réseau détermine sa part contributive dans le financement de ce projet de manière à ce que le taux de retour sur cet investissement soit au moins égal au coût moyen pondéré du capital de SNCF Réseau pour ce même investissement après prise en compte des risques spécifiques à l'investissement" dans les conditions définies à l'article L2111-10-1 du Code des transports.

- Par l'avis de l'Autorité de régulation des transports sur le projet d'investissement, et le cas échéant, avis conforme sur la tarification (notamment si des péages plus élevés étaient prévus sur la ligne pour assurer son financement).

Article 6 : Clause concernant les subventions européennes

Les montants des subventions de l'Union Européenne qui figurent au présent protocole sont indicatifs ; ils seront ajustés selon les subventions qui seront effectivement accordées au projet.

Quels que soient les éléments du projet LNMP bénéficiant de ces subventions, il est convenu que les montants versés par l'union Européenne viennent en déduction des contributions de l'ensemble des signataires du futur protocole de financement de la LNMP, à l'exclusion de SNCF Réseau, au prorata de leur participation financière au projet.

Les subventions de l'Union Européenne venant annuellement en remboursement des dépenses effectuées, les parties assureront les avances de trésorerie nécessaires au prorata de leur contribution au financement du projet.

Les parties définiront concrètement les modalités de financement associées aux avances de trésorerie dans le cadre des conventions de financement ultérieures.

Les parties veilleront solidairement à ce que l'axe ferroviaire Montpellier-Perpignan demeure éligible au financement du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe. Au titre de la période 2021-2027 et des suivantes, ils coordonneront leurs efforts afin que les deux phases du projet puissent faire l'objet de décisions favorables dans le cadre des futurs appels à projets de l'Union européenne.

Article 7 : Clause d'engagement pour la deuxième phase du projet LNMP

Étant donné l'intérêt de l'ensemble des parties à la réalisation du projet LNMP dans son ensemble, qu'elles soient concernées par la première ou la seconde phase du projet, il est convenu que l'ensemble des partenaires, notamment les collectivités, participent au financement de la première phase et, les collectivités ayant participé au financement de la première phase du projet actent le principe d'une solidarité de l'ensemble de ces collectivités pour le financement des deux phases du projet.

Les collectivités qui cofinancent la phase 1 conviennent de la possibilité d'utiliser les mêmes principes de répartition des financements pour la phase 2 et pour la phase 1.

Les parties partagent l'objectif de lancer le processus d'enquête publique de la seconde phase dans des délais les plus courts possibles, dès l'obtention de la déclaration d'utilité publique de la première phase.

Article 8 : Gouvernance du projet et principales échéances ultérieures pour affermir les options et aller vers une convention de financement

Les parties conviennent de continuer à se mobiliser dans le cadre des instances de gouvernance actuellement existantes, dans le but d'assurer le suivi des études et du projet, des modalités de financement et de valider les principaux choix associés.

Le groupe de travail dédié au financement, réunissant l'État, SNCF Réseau et la Région Occitanie, continuera à travailler, une fois tenue l'enquête publique, à l'établissement des conventions de financement définitives et au protocole d'intention de financement de la seconde phase.

Article 9 : Dispositions complémentaires d'intention d'engagement

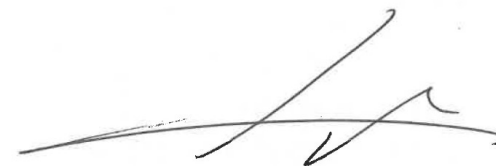
Les signataires confirment leur attachement à la poursuite de la mise au point du projet de ligne nouvelle Montpellier – Perpignan en concertation étroite avec les acteurs locaux afin d'insérer au mieux les infrastructures dans les territoires en limitant au maximum leurs impacts négatifs sur l'environnement humain, écologique et économique et en optimisant leurs impacts positifs.

Article 10 : Entrée en vigueur du Protocole

Le présent protocole prend effet à la date de sa signature par l'ensemble des parties.

Fait à _____, le _____

L'État, représenté par le préfet de la région Occitanie, Monsieur Étienne GUYOT.



Le Conseil régional d'Occitanie, représenté par sa Présidente,

Madame Carole DELGA,



Le Conseil départemental des Pyrénées-Orientales représenté par sa Présidente,

Madame Hermeline MALHERBE,



Le Conseil départemental de l'Aude représenté par sa Présidente,

Madame Hélène SANDRAGNE,



Le Conseil départemental de l'Hérault représenté par son Président,

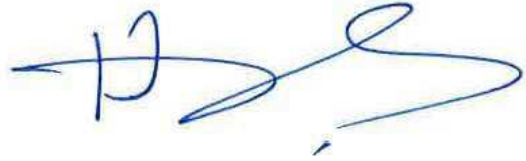
Monsieur Kléber MESQUIDA,



Kléber MESQUIDA
Président du Conseil départemental

Montpellier Méditerranée Métropole, représentée par son Président,

Monsieur Michaël DELAFOSSE,



La Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée, représentée par son Président,

Monsieur Gilles D'ETTORE,



La Communauté d'Agglomération de Béziers, représentée par son Président,

Monsieur Robert MENARD,



La Communauté d'Agglomération de Narbonne, représentée par son Président,

Monsieur Didier MOULY,



La Communauté d'Agglomération de Carcassonne, représentée par son Président,

Monsieur Régis BANQUET,

A handwritten signature in black ink, consisting of a vertical line with a loop at the top and several diagonal strokes extending downwards and to the left.

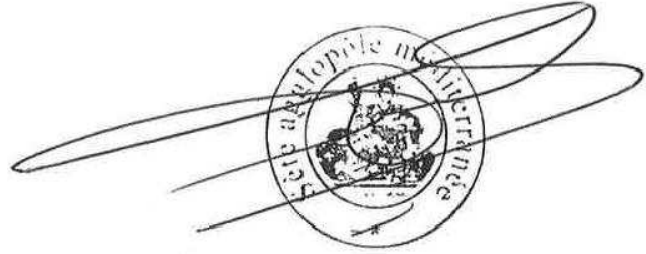
La Métropole Perpignan Méditerranée, représentée par son Président,

Monsieur Robert VILA,

A blue circular stamp with the text "PERPIGNAN MÉTROPOLITAIN MÉDITERRANÉE" around the perimeter. Overlaid on the stamp is a handwritten signature in black ink, which appears to be "R. Vila".

Sète agglomération méditerranéenne, représentée par son Président,

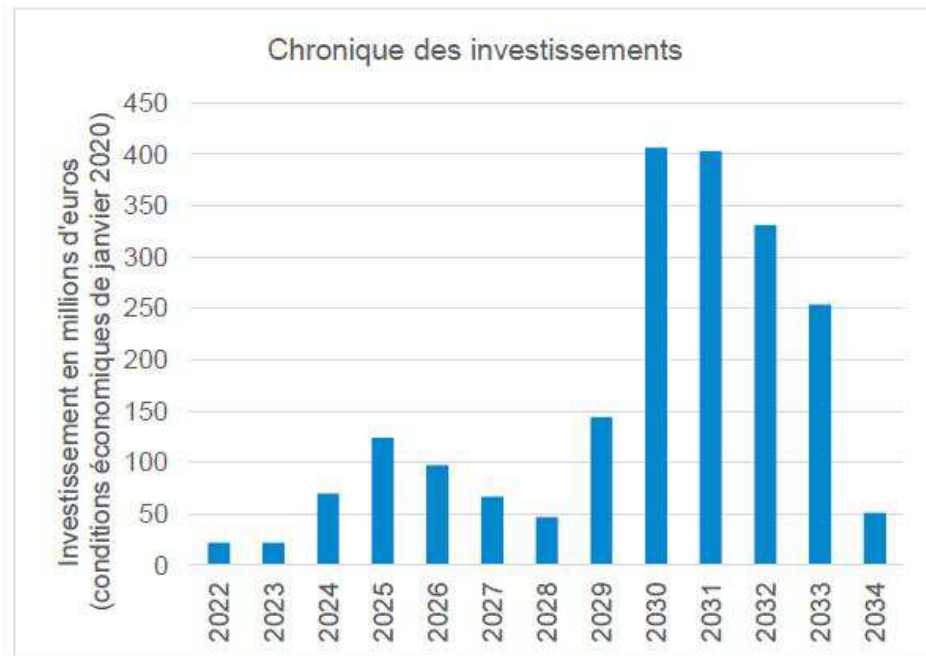
Monsieur François COMMEINHES,



SNCF Réseau, représenté par son Président, Monsieur Luc LALLEMAND.

ANNEXE :

**Echéancier prévisionnel de financement de la 1ère phase du projet en M€
hors taxes aux conditions économiques de janvier 2020**



7.2. DÉLIBÉRATIONS DES CO-FINANCEURS

7.2.1. Délibération du Conseil Régional d'Occitanie



Assemblée Plénière du 21 octobre 2021

Délibération N°2021/AP-OCT/07

ASSEMBLEE PLENIERE DU 21 OCTOBRE 2021

INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN - APPROBATION DU PROTOCOLE D'INTENTION POUR LE FINANCEMENT DE LA PHASE 1

DELIBERATION :

LE CONSEIL REGIONAL OCCITANIE

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu l'avis de la Commission n°11, Commission Mobilités et Infrastructures du 14 octobre 2021,

Vu le rapport n° 2021/AP-OCT/07 présenté par Madame la Présidente,

Considérant que la réalisation du projet ferroviaire de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan constitue une priorité régionale, nationale et européenne clairement affirmée. Il permettra de pallier la discontinuité de la grande vitesse ferroviaire entre la France et l'Espagne et d'offrir de la capacité de circulation supplémentaire pour le fret sur le corridor méditerranéen, en finalisant l'itinéraire manquant entre le nord et le sud de l'Europe.

Ce projet de ligne nouvelle permettra :

- d'une part de répondre à la forte croissance de la demande de mobilité et aux actuels problèmes de saturation de la ligne classique par la création d'un doublet de ligne. Les sillons ainsi dégagés le long de l'axe littoral permettront l'accroissement de l'offre régionale des trains LiO par un service à haute fréquence.
- d'autre part de favoriser les conditions d'un report modal des flux internationaux routiers, avec un gain de temps pouvant aller jusqu'à 18 minutes (Montpellier-Perpignan).

Pour ces raisons, la Région Occitanie s'est positionnée en tant que cheffe de file de ce projet structurant pour le territoire régional.

Lors du comité de pilotage du 12 novembre 2020, les grandes orientations du projet et les principales étapes jusqu'à l'enquête publique ont été exposées aux partenaires cofinanceurs. Les membres ont pris acte de la décision du gouvernement d'accélérer la réalisation de ce projet et de la volonté de lancer l'enquête publique le plus tôt possible. Cette accélération du calendrier a conduit les partenaires à fixer un objectif de dépôt du dossier d'enquête publique au plus tard à la fin de l'année 2021.



Assemblée Plénière du 21 octobre 2021

Délibération N°2021/AP-OCT/07

Afin de procéder au lancement de l'enquête publique de la première phase de la LNMP entre Montpellier et Béziers, la conclusion d'un protocole de financement, destiné à arrêter les principes de répartition des contributions respectives des cofinanceurs, est nécessaire. Ce document sera l'une des pièces du dossier que SNCF Réseau devra présenter à l'enquête d'utilité publique. Il devra matérialiser l'accord de l'ensemble des partenaires et être à ce titre approuvé par l'ensemble des assemblées délibérantes des collectivités concernées.

Ce protocole est également un préalable nécessaire à la création d'une société de financement. Ce nouvel outil, dont le principe a été introduit par l'article 4 de la Loi d'Orientation des Mobilités (dite LOM) doit permettre de lever des ressources fiscales nouvelles destinées à abonder la quote-part du plan de financement incombant aux collectivités locales.

Conformément aux orientations fixées par le Premier Ministre, la répartition du plan de financement serait la suivante :

- ✓ Union Européenne 20 % (estimation pour la phase 1)
- ✓ Etat 40 %,
- ✓ Collectivités territoriales 40 %.

Au sein du bloc territorial, la répartition de la quote-part incombant à chacune des collectivités se ferait selon le plan de financement suivant :

	Clés de répartition entre collectivités locales (% du montant à la charge de chaque financeur)	Montant estimé (M€)
Coût total estimé phase 1		2 461,0
Total Financements Collectivités locales	40%	984,4
Région Occitanie	41,00%	403,6
Conseil départemental de l'Hérault	14,16%	139,4
Conseil départemental de l'Aude	8,10%	79,7
Conseil départemental des Pyrénées-Orientales	10,46%	103,0
Montpellier Méditerranée Métropole	8,69%	85,5
Sète Agglopolie Méditerranée	1,26%	12,4
Communauté d'agglomération Hérault-Méditerranée	0,82%	8,1
Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée	3,51%	34,6
Communauté d'agglomération Le Grand-Narbonne	3,31%	32,6
Communauté d'agglomération Carcassonne-Agglomération	2,43%	24,0
Perpignan Méditerranée Métropole	6,26%	61,6



Assemblée Plénière du 21 octobre 2021

Délibération N°2021/AP-OCT/07

Il convient de préciser que les montants de participation sont ici affichés à titre indicatif, dans la mesure où ils sont établis sur la base d'une hypothèse de financement budgétaire : la prise en compte postérieure des ressources nouvelles dédiées au projet et liées à la mise en place d'une société de financement modifiera ces montants.

Enfin, si le protocole de financement ne porte que sur la phase 1 du projet, soit la section de ligne nouvelle reliant Montpellier à Béziers, il prévoit la possibilité d'une évolution future pour englober, à terme, le financement de la phase 2 selon des modalités qu'il conviendra de préciser.

Tel est l'objet du protocole de financement joint en annexe de la présente délibération.

En conséquence, Mesdames, Messieurs, j'ai l'honneur de vous proposer de délibérer sur le projet suivant :

Après en avoir délibéré,

Décide :

ARTICLE UN : de conclure le protocole d'intention pour le financement de la phase 1 de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) joint à la présente délibération.

ARTICLE DEUX : d'autoriser la Présidente à signer ce protocole.

La Présidente

Carole DELGA

Acte Rendu Exécutoire :

- Date de transmission à la Préfecture : 22 octobre 2021
- Date d'affichage légal : 22 octobre 2021

Pour extrait conforme,
La Présidente,
CAROLE DELGA

7.2.2. Délibération du Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales

DEPARTEMENT DES PYRENEES-ORIENTALES

--oOo--

SEANCE PUBLIQUE DU 30/09/2021

--oOo--

DELIBERATION N° SP20210930R_2

OBJET : LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN - PROTOCOLE D'INTENTION DE FINANCEMENT DES TRAVAUX

RAPPORTEUR : Madame Hermeline MALHERBE

DELIBERATION :

L'ASSEMBLEE DEPARTEMENTALE, après en avoir délibéré, décide :

VU le rapport N° SP20210930R_2 qui lui est présenté,

Vu la délibération n°2 du 10 janvier 2011 donnant délégation à la Présidente pour signer le protocole-cadre relatif au financement des études préalables à la déclaration d'utilité publique de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan

Vu la délibération n°SP20141006R3 du 6 octobre 2014, donnant délégation à la Présidente pour signer la convention de financement n°2 des acquisitions foncières de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan

Vu la délibération n°SP20201214R_3 du 14 décembre 2020, donnant délégation à la Présidente pour signer les conventions de financement n°5 d'études et N°4 relative aux acquisitions foncières de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, et l'autorisant à négocier les termes d'une participation financière du Département au protocole de financement des travaux.

Vu les crédits inscrits au chapitre 204 du budget principal de l'exercice 2021,

Vu les décisions prises lors du dernier Comité de Pilotage de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan en date du 20 juillet 2021,

- D'approuver le projet de protocole d'intention de financement pour la réalisation du projet de Ligne Nouvelle entre Montpellier et Perpignan – phase 1 Montpellier – Béziers, pour un montant global de 2,461 milliards d'euros (euros courants estimés selon le calendrier de réalisation prévu et les hypothèses d'inflation), dont 40 % financés par les collectivités locales, soit 984,4 millions d'euros, avec une participation de 10,46 % (taux arrondi) de ce montant pour le Département des Pyrénées Orientales, soit 103 millions d'euros,

- De noter que l'engagement du Département est évalué à hauteur de 103 millions d'euros qui correspondent aux prévisions budgétaires actualisées sur la base du calendrier théorique de réalisation de l'opération (en euros courants), inscription équivalente en euros constants de 2020 aux 85,35 millions d'euros figurant dans le protocole d'accord annexé à la présente délibération,

- De prévoir l'inscription des crédits correspondants au chapitre 204 du budget principal des exercices 2021 et suivants,

- D'autoriser sa Présidente à signer le protocole, les conventions de financement à suivre et tous documents relatifs à cette affaire .

La présente délibération a été adoptée en Séance Publique.

Le vote a eu lieu à main levée.

PRESENTS :

Madame Laurence AUSINA, Madame Armande BARRERE, Madame Lola BEUZE, Monsieur Mathias BLANC, Madame Annabelle BRUNET, Madame Toussainte CALABRESE, Monsieur Benoît CASTANEDO, Madame Françoise CHATARD, Monsieur Charles CHIVILO, Madame Isabelle DE NOELL - MARCHESAN, Madame Françoise FITER, Monsieur Michel GARCIA, Monsieur Nicolas GARCIA, Madame Madeleine GARCIA - VIDAL, Monsieur Robert GARRABE, Monsieur Jacques GARSOU, Madame Hermeline MALHERBE, Monsieur Grégory MARTY, Madame Marie Edith PERAL, Monsieur Marc PETIT, Madame Armelle REVEL-FOURCADE, Monsieur Alexandre REYNAL, Madame Martine ROLLAND, Monsieur Jean ROQUE, Madame Marie-Pierre SADOURNY, Monsieur Jean SOL, Madame Aude VIVES, Monsieur Thierry VOISIN

REPRESENTE (S) :

Monsieur Thierry DEL POSO (procuration à Madame Armande BARRERE), Monsieur Romain GRAU (procuration à Madame Isabelle DE NOELL - MARCHESAN), Monsieur Rémi LACAPERE (procuration à Madame Françoise FITER), Madame Nathalie PIQUE (procuration à Madame Laurence AUSINA), Madame Julie SANZ (procuration à Monsieur Grégory MARTY), Monsieur Robert VILA (procuration à Monsieur Jean SOL)

ABSENT (S) :

POUR :

Madame Laurence AUSINA, Madame Armande BARRERE, Madame Lola BEUZE, Monsieur Mathias BLANC, Madame Annabelle BRUNET, Madame Toussainte CALABRESE, Monsieur Benoît CASTANEDO, Madame Françoise CHATARD, Monsieur Charles CHIVILO, Madame Isabelle DE NOELL - MARCHESAN, Monsieur Thierry DEL POSO, Madame Françoise FITER, Monsieur Michel GARCIA, Monsieur Nicolas GARCIA, Madame Madeleine GARCIA - VIDAL, Monsieur Robert GARRABE, Monsieur Jacques GARSOU, Monsieur Romain GRAU, Monsieur Rémi LACAPERE, Madame Hermeline MALHERBE, Monsieur Grégory MARTY, Madame Marie Edith PERAL, Monsieur Marc PETIT, Madame Nathalie PIQUE, Madame Armelle REVEL-FOURCADE, Monsieur Alexandre REYNAL, Madame Martine ROLLAND, Monsieur Jean ROQUE, Madame Marie-Pierre SADOURNY, Madame Julie SANZ, Monsieur Jean SOL, Monsieur Robert VILA, Madame Aude VIVES, Monsieur Thierry VOISIN

CONTRE :

ABSTENTION (S) :

La séance était présidée par Madame Hermeline MALHERBE et Monsieur Robert GARRABE faisait fonction de Secrétaire.

**Délibération signée électroniquement sous sa forme originale,
La Présidente du Département des Pyrénées-Orientales,
Hermeline MALHERBE**

7.2.3. Délibération du Conseil Départemental de l'Aude

Votants	Pour	Contre	
34	34	0	
Abstentions			0
N'a pas pris part au vote			0

Publié le : 05/10/2021
Notifié le : néant

DÉPARTEMENT DE L'AUDE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Délibération de la commission permanente du Département de l'Aude

Séance du 24 septembre 2021

Dossier n°31

Objet de l'affaire : **Protocole d'intention de financement pour la réalisation de la phase 1 de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan**

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, qui a retenu comme prioritaire la réalisation de la ligne nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP)

Vu le décret 2019-1582 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF réseau,

Vu le rapport et le bilan de commission nationale du débat public publiés le 25 août 2009,

Vu le schéma départemental d'aménagement et de développement durable du territoire, "Aude 2030, un pacte territorial pour l'avenir de l'Aude" adopté le 6 mai 2013, et notamment son 1er objectif "Positionner l'Aude au carrefour du réseau LGV français et européen",

Vu la convention CPER des études préalables à la mise à l'enquête et conduite de l'enquête publique du projet de ligne ferroviaire nouvelle entre Montpellier et Perpignan (dite convention n°1) signée le 23 décembre 2012 et son avenant n°1 signé le 1er août 2013,

Vu la convention des études préalables à la mise à l'enquête publique du projet de ligne ferroviaire nouvelle entre Montpellier et Perpignan (dite convention n°2) signée le 30 mars 2012,

Vu la décision du secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche du 29 janvier 2016 actant le tracé et le principe de desserte,

Vu la décision du secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche du 1er février 2017 actant la réalisation d'une première phase du projet entre Montpellier et Béziers,

Vu les conventions des études préalables à la mise à l'enquête publique du projet de ligne ferroviaire nouvelle entre Montpellier et Perpignan, dites convention n°3 signée le 18 juillet 2020, et convention n°4 signée le 30 juillet 2020,

Vu la délibération de la commission permanente du 26 février 2021 concernant la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan et portant engagement financier du Département de l'Aude au travers d'une part, de la convention relative au financement (Cfi n°5) de la procédure d'enquête d'utilité publique et la déclaration d'utilité publique du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan en phase 1 : Montpellier-Béziers, et d'autre part de la convention (Cfi n°4) relative au financement des acquisitions foncières sur le linéaire de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan,

Vu la délibération du Conseil départemental de l'Aude du 22 décembre 2017 approuvant le règlement budgétaire et financier,

Vu la délibération du Conseil départemental de l'Aude du 1^{er} juillet 2021 portant délégation à la commission permanente,

Considérant que le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, auquel le Département de l'Aude est associé depuis l'origine, a connu de nouvelles étapes importantes ces derniers mois,

Considérant que l'autorité environnementale et le secrétariat général pour les investissements ont été saisis début juillet sur la 1^{ère} phase de ce projet entre Montpellier et Béziers,

Considérant que l'Etat a confirmé son financement à hauteur de 40 % et la recherche d'un financement européen à hauteur de 20 %, la part restant à charge des collectivités représentant donc à ce jour 40 %,

Considérant que l'enquête publique pourrait être lancée d'ici la fin de l'année,

Considérant que la signature d'un protocole d'intention de financement est un préalable indispensable qui doit être inséré dans le dossier d'enquête publique,

Considérant que le calendrier ne permet pas de décrire précisément dans ce protocole d'intention les options, à l'étude parallèlement, de création d'une société de financement et/ou d'une société de projet, solutions qui permettraient de réduire les participations budgétaires attendues, par la perception de recettes fiscales nouvelles liée à l'arrivée de la grande vitesse,

Considérant qu'il décrit donc la solution de financement budgétaire, hors cette option, et l'option alternative de création d'une société de financement, prévoyant plusieurs scénarii et des clauses concernant une participation éventuelle de SNCF réseau et une participation éventuellement plus élevée de l'Union européenne,

Considérant qu'il décrit également les étapes qui permettront de passer du protocole d'intention de financement au protocole de financement à proprement parlé,

Considérant que les négociations menées pour aboutir à ce document ont permis d'apporter certains ajustements dont, et c'était essentiel pour le Département de l'Aude, une solidarité de l'ensemble des collectivités sur la réalisation des deux phases du projet et la possibilité d'utiliser les mêmes principes de répartition des financements pour la phase 2 (Béziers-Perpignan) que pour la phase 1 (Montpellier-Béziers),

Considérant par ailleurs qu'il a été acté de lancer la procédure de déclaration d'utilité publique de la phase 2 dès l'obtention de la DUP de la phase 1, afin de ne pas retarder les procédures déjà extrêmement longues et éviter une augmentation des coûts du projet (lier les phases permettant de réaliser des économies),

Considérant que sur la phase 2 du projet, le Département sera particulièrement attentif à l'articulation entre le développement de la ligne LGV et l'offre de fret, la saturation de l'A9 et de la D 6009 en poids lourds faisant partie, au-delà de l'amélioration de la desserte pour les habitants, des motivations fortes du Département dans l'accompagnement de ce projet,

Considérant que la clé de répartition de la part restant à la charge des collectivités territoriales (aujourd'hui estimée à 40 % du coût du projet) prend en compte, pour 25 % chacun, les critères suivants :

- la population : poids démographique de la collectivité
- la capacité financière : potentiel fiscal et moyenne de la capacité d'autofinancement des 3 dernières années
- les gains de temps : gains de temps moyen toutes destinations confondues
- les dessertes : hypothèse d'augmentation du nombre de trains dans les gares LGV

Considérant que la Région Occitanie a indiqué porter sa participation au financement du projet à hauteur de 41 % de la part restant à charge des collectivités,

Considérant que comme précisé dans le tableau figurant dans le protocole d'intention, la part à la charge du Département de l'Aude serait de 8,1 % de cette part, soit un montant estimatif à ce jour de 79,7 millions d'euros, soit 2 millions par an pendant 40 ans,

Considérant qu'il est proposé de valider ce protocole d'intention de financement, tel que joint en annexe, et que sa signature devrait avoir lieu d'ici le 7 novembre 2021,

Vu le rapport de la présidente du Conseil départemental,

LA COMMISSION PERMANENTE

après en avoir délibéré,

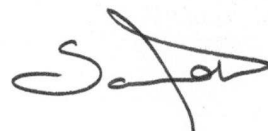
Approuve le protocole d'intention de financement pour la réalisation de la phase 1 de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.

Prend acte que l'engagement budgétaire du Département d'un montant prévisionnel de 79,7 M€ sera défini dans le cadre du protocole de financement définitif et/ou dans des conventions de financement à venir pour les études post-enquête et les travaux.

Autorise la présidente du Conseil départemental à signer ce document.

Valide le positionnement du Département pour la phase 2 du projet, de Béziers à Perpignan, qui exigera l'intégration du fret ferroviaire sur la totalité du linéaire et engagera des négociations en ce sens.

La Présidente du Conseil départemental,



Hélène Sandragne

7.2.4. Délibération de Montpellier Méditerranée Métropole



Extrait du registre des délibérations de Montpellier Méditerranée Métropole

Aménagement durable

Séance ordinaire du mardi 28 septembre 2021

L'an deux-mille-vingt-et-un et le vingt-huit septembre, les membres du Conseil de Métropole, légalement convoqués, se sont assemblés au lieu ordinaire des séances, Salle du Conseil, sous la présidence de Monsieur Michaël DELAFOSSE.

Nombre de membres en exercice : 92

Présents :

Tasnime AKBARALY, Christian ASSAF, Florence AUBY, Jean-François AUDRIN, Geniès BALAZUN, Yves BARRAL, Boris BELLANGER, Christophe BOURDIN, Véronique BRUNET, Roger CAIZERGUES, Renaud CALVAT, Michelle CASSAR, Stéphane CHAMPAY, Bernadette CONTE-ARRANZ, Sébastien COTE, Michaël DELAFOSSE, Serge DESSEIGNE, Zohra DIRHOUSI, Fanny DOMBRE-COSTE, Alenka DOULAIN, Maryse FAYE, Mylène FOURCADE, Jean-Noël FOURCADE, Jackie GALABRUN-BOULBES, Serge GUISEPPIN, Clare HART, Régine ILLAIRE, Laurent JAOL, Frédéric LAFFORGUE, Nathalie LEVY, Sophiane MANSOURIA, Coralie MANTION, Isabelle MARSALA, Jacques MARTINIER, Marie MASSART, Jean-Luc MEISSONNIER, Cyril MEUNIER, Patricia MIRALLES, Julien MIRO, Séverine MONIN, Véronique NEGRET, Laurent NISON, Marie-Delphine PARIPIILLON, Bruno PATERNOT, Eric PENSO, Céline PINTARD, Joël RAYMOND, René REVOL, Manu REYNAUD, Catherine RIBOT, Jean-Pierre RICO, Anne RIMBERT, François RIO, Sylvie ROS-ROUART, Séverine SAINT-MARTIN, Jean-Luc SAVY, Mikel SEBLIN, Charles SULTAN, Radia TIKOUK, Isabelle TOUZARD, Bernard TRAVIER, Joëlle URBANI, Claudine VASSAS MEJRI, Joël VERA, Patricia WEBER.

Absent(es) ayant voté par procuration en application des articles L 2121-20 et L 5211-1 du Code général des collectivités territoriales :

Mohed ALTRAD, William ARS, Michel ASLANIAN, Mathilde BORNE, Michel CALVO, Brigitte DEVOISSELLE, Julie FRÊCHE, Guy LAURET, Max LEVITA, Eliane LLORET, Nicole MARIN-KHOURY, Arnaud MOYNIER, Clothilde OLLIER, Yvon PELLET, Célia SERRANO, François VASQUEZ.

Absent(es) / Excusé(es) :

Florence BRAU, Emilie CABELLO, Roger-Yannick CHARTIER, Abdi EL KANDOUSSI, Hind EMAD, Clara GIMENEZ, Stéphanie JANNIN, Lionel LOPEZ, Hervé MARTIN, Agnès SAURAT, Philippe SAUREL

Aménagement durable - Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) - Protocole d'intention de financement pour la réalisation de la phase 1 - Autorisation de signature

Monsieur Michaël DELAFOSSE, Président, rapporte :

La réalisation de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) constitue un projet essentiel à notre territoire tant à l'échelle métropolitaine, régionale qu'européenne. Le projet vise à répondre, à moyen et long terme, à la demande croissante de mobilité et aux problèmes de congestion de l'unique axe ferroviaire de la façade méditerranéenne du Languedoc-Roussillon. Ce passage unique constitue une fragilité du réseau ferroviaire : tout incident sur les circulations empruntant ce corridor a un impact direct et massif sur l'ensemble du système (retards importants, annulations, etc...) alors même que cet axe fait partie du corridor méditerranéen identifié comme prioritaire dans le Réseau TransEuropéen de Transport (RTE-T). Le futur doublet de ligne - constitué de la ligne actuelle et de la nouvelle future infrastructure - permettra, en cas d'incident majeur sur l'une d'entre elles, d'éviter une coupure totale des circulations ferroviaires. Ce système ferroviaire sera donc plus robuste au quotidien tout comme en cas de gestion de crise (événement climatique par exemple).

A l'échelle européenne, seule manque la section entre Montpellier et Perpignan pour assurer la continuité de la grande vitesse ferroviaire entre Séville et Amsterdam. L'offre de service rendue possible par la LNMP permettra de répondre aux besoins croissants de mobilité longue distance qu'ils soient pour des motifs économiques ou touristiques.

A l'échelle métropolitaine et régionale, la réalisation de la première phase permet notamment d'améliorer les conditions de circulation des trains du quotidien et du fret sur la ligne classique dans sa section la plus circulée et d'apporter la grande vitesse entre Montpellier et Béziers. Par exemple, les voyageurs au départ de Montpellier bénéficieront d'un gain de temps de 18 minutes pour rejoindre Béziers, Toulouse ou Perpignan dès la première phase du projet. Ce gain de temps sera encore accru lorsque la phase 2 sera réalisée (gain de 27 minutes en direction de Toulouse et 39 minutes pour Perpignan).

Précédemment, entre Manduel et Montpellier, la mise en service du Contournement Nîmes-Montpellier (CNM) a permis de créer une offre importante de sillons ferroviaires et d'augmenter significativement l'offre de trains voyageurs - dont régionaux - tout en transférant près de 70 % des trains de fret de la voie ferrée historique sur la voie nouvelle, diminuant ainsi les nuisances sonores dans les villes et villages traversés.

Sur le tronçon entre Montpellier et Béziers, le report modal contribuera à réduire les émissions de polluants atmosphériques, les gaz à effets de serre, le nombre de personnes exposées aux nuisances sonores tout en améliorant la sécurité routière. La SNCF estime que 500 000 déplacements en voitures seront évités et près de 100 000 en avion.

Ces quelques éléments montrent à quel point le projet est guidé par 3 concepts stratégiques : haute qualité, haute capacité et haute vitesse.

Historiquement, la Communauté d'Agglomération puis la Métropole a toujours soutenu la réalisation de la LNMP, notamment en participant aux conventions de financement des études préalables et aux acquisitions foncières. Dans la perspective de l'enquête publique de la première phase de la LNMP entre Montpellier et Béziers, il s'agit de valider le protocole d'intention de financement qui précise les modalités et la répartition détaillée et indicative du financement de la première phase du projet afin de garantir la bonne information du public. Au côté de l'Etat et de l'Europe, les 11 collectivités sont la Région, les 3 départements et les 7 EPCI traversés par le projet global.

Ce protocole d'intention est la première étape de la séquence suivante :

- Etape A : signature du protocole d'intention de financement avant la date de lancement de l'enquête d'utilité publique, afin de permettre la bonne information du public sur les modalités de financement envisagés à cette date ;
- Etape B : travail de préparation d'une éventuelle ordonnance pour mettre en place une société de financement et de ressources fiscales dédiées (si cette option est confirmée). Il s'agira de préciser son périmètre géographique et ses ressources, en parallèle du processus de l'enquête publique ;
- Etape C : convention de financement en temps utile pour financer les études post-enquête publique et les premiers travaux.

Concernant les participants au financement du projet, les 10 collectivités traversées par la LNMP (3 départements et 7 EPCI) contribuent à la phase 1 entre Montpellier et Béziers. Par réciprocité, ce protocole prévoit également une clause dédiée au financement de la seconde phase de la LNMP entre Béziers et Perpignan par les 10 collectivités. Il est convenu de la possibilité d'utiliser les mêmes principes de répartition des financements de la phase 1 pour la phase 2.

Concernant les clés de répartition financières, l'Etat a affirmé sa participation à hauteur de 40 % du projet et son ambition d'obtenir 20 % de subvention de l'Union Européenne. La part de financement attendue des 11 collectivités est donc de 40 %. La Région Occitanie affirme porter sa participation à 41 % de la part des collectivités, soit 16,4 % du coût total de la phase 1.

Au regard de quatre critères utilisés (poids démographique de la collectivité, capacité financière, gains de temps et évolution de la desserte), la participation de Montpellier Méditerranée Métropole serait à hauteur de 8,69 % de la part des collectivités, soit environ 3,5 % du coût total de la première phase du projet, représentant environ 85,5 M€ (€ courants 2034 estimé par la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer - DGITM).

Ces participations budgétaires pourraient être réduites si une société de financement aux rendements suffisants était mise en place. Aussi, il s'agira de poursuivre les investigations pour identifier les marges de manœuvres financières, les impacts fiscaux et administratifs de la mise en place d'une telle structure, puis de choisir collectivement le meilleur scénario.

Sans attendre les conclusions des investigations pour la création de la société de financement, il s'agit de donner de la visibilité au financement du projet en validant ce protocole d'intention de financement afin de le joindre au dossier soumis à l'enquête publique.

En conséquence, il est proposé au Conseil de Métropole :

- D'approuver le protocole d'intention de financement tel qu'annexé à la présente délibération ;
- D'autoriser Monsieur le Président de Montpellier Méditerranée Métropole, ou son représentant, à signer le protocole ainsi que tout document relatif à cette affaire.

A l'issue d'un vote à main levée, la présente délibération est adoptée à l'unanimité.

Pour : 81 voix
Contre : 0 voix
Abstention : 0 voix
Ne prend pas part au vote : 0 voix

Fait à Montpellier, le 08/10/21

Pour extrait conforme,

Monsieur Le Président

Signé.

Michaël DELAFOSSE

Publiée le : 8 octobre 2021
Accusé de réception – Ministère de l'intérieur
034-243400017-20210928-170245-DE-1-1
Acte Certifié exécutoire :
Réception en Préfecture : 08/10/21

Liste des annexes transmises en préfecture:

- 210914 LNMP - Projet Protocole intention financement Vdef.pdf

Monsieur le Président certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte et informe que le présent acte peut faire l'objet d'un recours gracieux dans un délai de deux mois adressé au Président ou d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Montpellier dans un délai de deux mois à compter de sa publication ou notification.

7.2.5. Délibération de la Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée

SÉANCE DU LUNDI 04 OCTOBRE 2021

L'an deux mille vingt et un et le lundi quatre octobre à dix-huit heures.

Le Conseil Communautaire d'Agglomération Hérault Méditerranée, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi en séance ordinaire, à CAUX (salle du Peuple), sous la présidence de **M. Gilles D'ETTORE**,

République Française
Liberté - Egalité - Fraternité

Département de l'Hérault
Arrondissement de Béziers

NOMBRE DE MEMBRES :

Afférents au Conseil : 58
En exercice : 58
Ayant pris part à la délibération : 53
- Présents : 50
- Pouvoirs : 3

Date de convocation :

Mardi 28 Septembre 2021

Affichage effectué le :

12 octobre 2021

Mise en ligne le :

12 octobre 2021

OBJET :

Approbation du protocole
d'intention de financement
pour la réalisation de la phase 1
de la Ligne nouvelle Montpellier-
Perpignan

N° 003682

Question N°16 à l'O.J.

Rubrique dématérialisation : 1.5. « Transactions
- protocole d'accord »
Pièce(s) annexe(s) réglementaire(s) : protocole
d'intention de financement phase1 LNMP

- ✓ VU le Code Général des Collectivités Territoriales ;
- ✓ VU le projet de protocole d'intention de financement du projet Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan du 05 août 2021 ;
- ✓ **CONSIDÉRANT** que l'intérêt général du projet est indéniable.

Monsieur le Vice-Président délégué aux Transports et la Mobilité rappelle que le projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan vise à répondre durablement à la demande croissante de mobilité et aux problèmes de congestion actuels sur l'axe ferroviaire principal du Languedoc-Roussillon en créant les conditions d'un report modal des flux internationaux et d'une croissance de l'offre régionale en réponse à l'urbanisation croissante de la plaine littorale. Il permettra également de créer un service à haute fréquence le long de l'axe littoral et d'assurer la continuité de la grande vitesse ferroviaire entre la France et l'Espagne sur la façade méditerranéenne, participant ainsi au lien du sud de l'Europe avec le nord de l'Europe.

Présents :

ADISSAN : M. Patrick LARIO. **AGDE** : M. Gilles D'ETTORE, Mme Eve ESCANDE, M. Sébastien FREY, Mme Véronique REY, M. Jérôme BONNAFOUX, Mme Christine ANTOINE, M. Stéphane HUGONNET, M. Thierry DOMINGUEZ, Mme Chantal GUILHOU, M. François PEREA, M. Thierry NADAL, Mme Nadia CATANZANO, M. André FIGUERAS. **AUMES** : M. Michel GUTTON. **BESSAN** : M. Stéphane PEPIN-BONET, Mme Marie-Laure LLEDOS, M. André ALBERTOS, Mme Simone BUJALDON. **CASTELNAU DE GUERS** : M. Didier MICHEL. **CAUX** : M. Jean-Charles DESPLAN, Mme Virginie DORADO. **CAZOULS D'HERAULT** : M. Henry SANCHEZ représenté par Mme Françoise AVILEZ. **FLORENSAC** : M. Vincent GAUDY, Mme Noëlle MARTINEZ, M. Pierre MARHUENDA, Mme Murielle LE GOFF. **LÉZIGNAN LA CÈBE** : M. Rémi BOUYALA. **MONTAGNAC** : M. Yann LLOPIS, Mme Nicole RIGAUD, M. Philippe AUDOUI. **NÉZIGNAN L'ÉVÊQUE** : M. Edgar SICARD, Mme Jocelyne BALDY. **NIZAS** : M. Daniel RENAUD. **PÉZENAS** : M. Armand RIVIERE, Mme Aurélie MIALON, M. Jean-Marie BOUSQUET, Mme Danièle AZEMAR, M. René VERDEIL, M. Alain VOGEL-SINGER. **PINET** : Mme Nathalie BASTOUL. **POMÉROLS** : M. Laurent DURBAN, Mme Marie-Aimée POMAREDE. **PORTIRAGNES** : M. Philippe CALAS. **SAINT-PONS DE MAUCHIENS** : Mme Christine PRADEL. **SAINT-THIBÉRY** : M. Jean AUGÉ, Mme Joséphine GROLEAU. **VIAS** : Mme Sandrine MAZARS, M. Bernard SAUCEROTTE, Mme Pascale GENIEIS-TORAL.

Absents Excusés :

AGDE : M. Ghislain TOURREAU, Mme Véronique SALGAS. **PORTIRAGNES** : Mme Gwendoline CHAUDOIR. **TOURBES** : Mme Véronique CORBIERE. **VIAS** : M. Jordan DARTIER.

Mandants et Mandataires :

AGDE : Mme Sylviane PEYRET donne pouvoir à M. Jérôme BONNAFOUX, Mme Françoise MEMBRILLA donne pouvoir à M. Gilles D'ETTORE. **VIAS** : M. Olivier CABASSUT donne pouvoir à Mme Chantal GUILHOU.

Secrétaire de Séance : M. Stéphane PEPIN-BONET.

Rapporteur : M. Jean-Charles DESPLAN.

RECU EN PREFECTURE

Le 08 octobre 2021

VIA DOTELEC - FAST Actes

034-243400819-20211004-D00368210-DE

delib. n° 003682 du Lundi 4 Octobre 2021

Dans la perspective de l'enquête publique de la première phase de la LNMP entre Montpellier et Béziers, il convient d'arrêter le schéma de financement de cette phase afin de garantir la bonne information du public quant aux modalités de financement de la ligne telle qu'envisagée à la date de l'ouverture de l'enquête publique. En effet, le code des transports précise, en son article L. 1511-4, qu'un dossier d'évaluation économique et sociale est joint au dossier de l'enquête publique à laquelle est soumis le projet. Précisément, aux termes de l'article R. 1511-4 du code des transports, l'évaluation des grands projets d'infrastructures comporte notamment « une analyse des conditions de financement et, chaque fois que cela est possible, une estimation du taux de rentabilité financière »

Le présent protocole d'intention est la première étape de la séquence suivante :

- **Étape A** : protocole d'intention de financement, à signer au plus tard avant la date de lancement de l'enquête d'utilité publique, afin de permettre la bonne information du public sur les modalités de financement envisagés à cette date ;
- **Étape B** : travail de préparation d'une éventuelle ordonnance, si l'objectif de mise en place d'une société de financement et de ressources fiscales dédiées est confirmé aux étapes précédentes. Il s'agira de préciser son périmètre géographique et ses ressources. Ce travail est à mener parallèlement au processus de l'Enquête d'Utilité Publique ;
- **Étape C** : convention de financement en temps utile pour financer les études post-enquête publique et les premiers travaux.

Il indique que l'intervention de la présidente de Région, qui s'est engagée à ce que l'institution prenne à sa charge 41% des sommes demandées aux collectivités locales, a permis de limiter la contribution de la CAHM à 0,82 % du montant total des travaux, soit 8,1 millions d'euros lissés sur une période de 40 ans. En effet, il a été tenu compte des capacités financières des collectivités locales partenaires du projet et du bénéfice – quasi-nul pour la CAHM – que ces dernières tireraient du projet.

Enfin, ce protocole d'intention de financement concerne la première phase entre Montpellier et Béziers mais son article 7 acte « le principe de solidarité de l'ensemble des collectivités pour le financement des deux phases du projet ».

Ainsi, l'Assemblée délibérante est invitée à se prononcer sur le protocole d'intention de financement du projet de Ligne Nouvelle Montpellier – Perpignan.

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE

Où l'exposé de son Vice-Président délégué,

Vu l'avis du Bureau communautaire consultatif réuni en séance du 20 septembre 2021,

Après en avoir délibéré,

DÉCIDE À LA MAJORITÉ

52 Pour

1 Contre (Mme Simone BUJALDON)

- **D'APPROUVER** les termes du protocole d'intention de financement du projet de Ligne Nouvelle Montpellier – Perpignan dans sa version du 5 août 2021 ;
- **D'AUTORISER** monsieur le Président de la CAHM ou son Représentant délégué à signer ledit protocole d'intention de financement ;
- **DIT** que cette délibération sera notifiée aux communes et aux services de l'Etat

Fait et délibéré à CAUX les jour, mois et an susdits

Le Président
Gilles D'ETTORE

Le Président certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte et informe que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif de Montpellier dans un délai de 2 mois francs, à compter de sa publication.

Signé électroniquement le
07/10/2021



7.2.6. Délibération de la Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée

EXTRAIT du REGISTRE des DELIBERATIONS du CONSEIL COMMUNAUTAIRE

SEANCE DU 4 OCTOBRE 2021

DELIBERATION n° 274

OBJET : APPROBATION DU PROTOCOLE D'INTENTION DE FINANCEMENT POUR LA RÉALISATION DE LA PHASE 1 DE LA LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN.

Référence Service : DGAST/DATE/-

Rapporteur : M. Didier BRESSON

L'an deux mille vingt et un et le quatre octobre à dix-huit heures , le Conseil Communautaire, régulièrement convoqué le 28 septembre 2021, s'est réuni en Séance Publique sous la Présidence de Monsieur Robert MENARD.

Etaient Présents :

Messieurs les Vice-Présidents

Gérard ABELLA, Claude ALLINGRI, Didier BRESSON, Bertrand GELLY, Robert GELY, Christophe PASTOR, Fabrice SOLANS, Christophe THOMAS.

Messieurs les Conseillers Communautaire

Cathy CIANNI, Georgia DE SAINT PIERRE, Céline DUBOIS, Bénédicte FIRMIN, Alberte FREY, Alexandra FUCHS, Marie GIMENO, Laetitia LAFARE, Sylviane LORIZ GOMEZ, Emmanuelle MENARD, Stéphanie NAVARRO, Aina-Marie PECH, Perrine PELAEZ, Roselyne PESTEIL, Elisabeth PISSARRO, Mélanie SAYSET, Françoise SEIGNOUREL DE PASTORS, Florence TAILLADE, Jean-Louis AYCART, Daniel BALLESTER, Oscar BONAMY, Gérard BOYER, Benoit D'ABBADIE, Alain D'AMATO, Olivier GRATALOUP, Michel HERAIL, Christophe HUC, Christophe LLOP, Michel LOUP, Yvon MARTINEZ, Michel MOULIN, Christophe SPINA, Claude VISTE, Luc ZENON.

Etaient absents et avaient donné procuration :

Madame et Messieurs les Conseillers Communautaires

Laurence RUL à Michel HERAIL,
Najih ALAMI à Bénédicte FIRMIN,
Gérard ANGELI à Alberte FREY,
Bernard AURIOL à Olivier GRATALOUP,
Alain BIOLA à Christophe LLOP,
Nicolas COSSANGE à Christophe HUC,
Jacques DUPIN à Roselyne PESTEIL,
Henri FABRE LUCE à Benoit D'ABBADIE,
Frédéric LACAS à Cathy CIANNI,
Sébastien SAEZ à Yvon MARTINEZ.

Etaient absents :

Madame et Monsieur les Conseillers Communautaires

Natalia PETITJEAN, Jean-Claude RENAU.

Le Conseil Communautaire a choisi pour secrétaire de séance : Oscar BONAMY.

VU le Code général des collectivités territoriales, notamment les articles L5211-1, L5211-3, L2121-12, L2131-1, L2131-2,

VU l'arrêté n°2019-I-1420 en date du 4 novembre 2019 portant modification des compétences de la Communauté d'agglomération Béziers Méditerranée,

VU la compétence aménagement de l'espace communautaire,

VU la délibération n°104 du 16 juillet 2020 portant élection du Président de la Communauté d'agglomération Béziers Méditerranée,

VU la loi d'orientation des mobilités du 26 décembre 2019 précisant le calendrier de réalisation de la LNMP (Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan), avec un engagement des travaux de la section Montpellier-Béziers à l'horizon de 10 ans, et la section Béziers-Perpignan à échéance de 20 ans.

CONSIDÉRANT que cette infrastructure viendra achever le réseau de circulation des trains à grande vitesse entre l'Europe du nord et l'Espagne.

La réalisation de la première phase Montpellier-Béziers permettra d'améliorer les conditions de circulation des trains du quotidien sur la ligne classique dans sa section la plus circulée, ainsi que des trains de fret, et d'apporter la grande vitesse jusqu'à Béziers. Les voyageurs bénéficieront d'un gain de temps pouvant aller jusqu'à 18 minutes dans leurs relations avec la capitale. Les éléments clés du projet sont présentés dans un document annexé à la présente délibération.

Dans la perspective de l'enquête publique de la première phase Montpellier-Béziers, qui doit être engagée à l'automne 2021, un protocole d'intention de financement a été établi. Celui-ci précise les modalités et la répartition détaillée et indicative du financement de cette phase. Ce protocole prévoit également une clause dédiée au financement de la seconde phase de la LNMP entre Béziers et Perpignan et précise que les collectivités qui s'engagent à participer au financement de la première phase du projet actent le principe d'une solidarité de l'ensemble de ces collectivités pour le financement des deux phases du projet.

L'estimation du coût de la 1^{ère} phase est de 2 040 Millions €₂₀₂₀ soit 2 461 Millions €_{courants}, selon le calendrier de réalisation prévu et les hypothèses d'inflation. Il tient compte des coûts suivants :

- Études (à partir de l'enquête publique) et direction des travaux,
- Acquisitions foncières,
- Réalisation du projet (terrassements, ouvrages, génie civil, équipements ferroviaires...),
- Provision pour risque.

La clé de répartition du financement de la première phase (Montpellier-Béziers) serait la suivante :

- Union Européenne 20%
- État 40%
- Collectivités locales 40%.

Pour la part qui concernerait les collectivités locales, la Région en financerait 41%.

Le reste des contributions a été réparti entre les collectivités partenaires en fonction de leur capacité et des avantages apportés par le projet, suivant quatre critères pondérés chacun pour 1/4 :

- La population (poids démographique de la collectivité),
- La capacité financière (potentiel fiscal + moyenne de la CAF des 3 dernières années),
- Les gains de temps (gain de temps moyen toutes destinations confondues),
- Les dessertes (hypothèse d'augmentation du nombre de trains dans les gares LGV).

Sans prise en compte des ressources fiscales attendues de la future société de financement, à constituer, le financement de la première phase représenterait pour la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée 28,64 Millions €₂₀₂₀ soit 34,6 Millions €_{courants}. La clé de répartition entre collectivités locales serait la suivante :

Accusé de réception en préfecture
034-243400769-20211004-DL2021-274-DE
Date de télétransmission : 11/10/2021
Date de réception préfecture : 11/10/2021

Accusé de réception en préfecture
034-243400769-20211004-DL2021-274-DE
Date de télétransmission : 11/10/2021
Date de réception préfecture : 11/10/2021

	Clés de répartition entre collectivités locales (% du montant à la charge de chaque financeur)	Montant estimé en Millions € (selon l'estimation du coût de l'opération indiqué à l'article 2 du protocole, aux conditions économiques janvier 2020)
Coût total estimé phase 1		2040
Total Financements Collectivités locales	40%	816
Région Occitanie	41,00%	334,56
Autres Collectivités Territoriales :		-
- Conseil départemental de l'Hérault	14,16%	115,55
- Conseil départemental de l'Aude	8,10%	66,1
- Conseil départemental des Pyrénées-Orientales	10,46%	85,35
- Montpellier Méditerranée Métropole	8,69%	70,91
- Sète Agglopôle Méditerranée	1,26%	10,28
- Communauté d'agglomération Hérault-Méditerranée	0,82%	6,69
- Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée	3,51%	28,64
- Communauté d'agglomération Le Grand-Narbonne	3,31%	27,01
- Communauté d'agglomération Carcassonne-Agglomération	2,43%	19,83
- Perpignan Méditerranée Métropole	6,26%	51,08

Accusé de réception en préfecture
034-243400769-20211004-DL2021-274-DE
Date de télétransmission : 11/10/2021
Date de réception préfecture : 11/10/2021

Une convention de financement viendra préciser ultérieurement la participation des différents partenaires ainsi que l'échéancier de versement, qui pourrait être sur 40 annuités.

Ces participations pourront être réduites en fonction des ressources fiscales de la future société de financement ainsi que de l'éventuelle participation financière de SNCF Réseau, gestionnaire de l'infrastructure.

Après en avoir délibéré, il a été décidé :

I. D'APPROUVER les termes du protocole d'intention de financement annexé à la présente délibération, relatif à la réalisation de la phase 1 de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan,

II. D'AUTORISER monsieur le Président, ou son représentant, à signer tout document nécessaire à la mise en œuvre de la présente délibération.

Nombre de Conseillers	
En exercice :	55
Présents :	43
Représentés :	10
Absents :	2
Suffrages exprimés :	53
Pour :	53
Contre :	0

Le Conseil adopte à unanimité,

Ainsi délibéré, les jour, mois et an susdits

Pour expédition conforme,

Le Président,




Le présent acte peut faire l'objet, dans un délai de deux mois à compter de sa publication, d'un recours contentieux auprès du Tribunal administratif de Montpellier ou d'un recours gracieux auprès du Président de la Communauté d'agglomération Béziers Méditerranée, étant précisé que celui-ci dispose alors d'un délai de deux mois pour répondre. Un silence de deux mois vaut alors décision implicite de rejet. La décision ainsi prise, qu'elle soit expresse ou implicite, pourra elle-même être déférée au Tribunal administratif dans un délai de deux mois. Conformément au Code de justice administrative, les personnes résidant outre-mer et à l'étranger disposent d'un délai supplémentaire de distance de respectivement un et deux mois pour saisir le Tribunal. Le Tribunal administratif peut être saisi par l'application informatique « Télérecours citoyens » accessible par le site Internet www.telerecours.fr.

Accusé de réception en préfecture
034-243400769-20211004-DL2021-274-DE
Date de télétransmission : 11/10/2021
Date de réception préfecture : 11/10/2021

7.2.7. Délibération de la Communauté d'Agglomération du Grand Narbonne



**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE
DU GRAND NARBONNE, COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION**

Le Conseil Communautaire du Grand Narbonne, Communauté d'Agglomération, régulièrement convoqué, s'est réuni au Palais du Travail, 1 Boulevard Frédéric Mistral à Narbonne, sous la présidence de Mr Didier MOULY

Séance publique du 23 SEPTEMBRE 2021 à 18h00 Date de convocation : 16 septembre 2021

Délibération

N°C2021_183

Membres en exercice :	77
Votants :	70
Suffrages exprimés :	70
Pour :	68
Contre :	2
Abstention :	0

SECRETAIRE DE SEANCE : RIO Jean-Louis

PRESENTS : ALDEBERT Didier ; ALVAREZ Jean-Michel ; BELART Xavier ; BELLOTTI-LASCOMBES Emma ; BOUSQUET Didier ; CALMON Julien ; CALVET Jean-Claude ; CHALULEAU Jean-Paul ; CHARPENTIER Christine ; COMBES Georges ; COURREGES Jean-Pierre ; COURTIEL Aurélie ; COUSIN Sylvie ; DAUZATS Christine ; DEVIC Bernard ; DURAND Viviane ; FABRE Alain ; FAGES Gilles ; FRERE José ; GUENFICI Ali ; HERAS Guillaume ; JAMMES Michel ; JANSANA Jean-Marc ; LAPALU Christian ; LENOIR Alexia ; LETEISSIER Gérard ; LOÏS Lydie ; LUCIEN Gérard ; MARTIN Henri ; MARTINAGE Fabienne ; MONIE Jean-Marie ; MONTAGNIER André-Luc ; MOULY Didier ; PALMADE-GIMENEZ Muriel ; PARRA Eric ; PECH Olivier ; PENET Yves ; RAPINAT Evelyne ; RENAULT Régine ; RUDENT Yann ; SAINTE-CLUQUE Nicolas ; SEGUI Jeanne Maryse ; TAURAND Francis ; TEXIER Bruno ; THIVENT Viviane ; TUBAU Marcel ; VIALADE Alain ; VITASSE Florence

PRESENTS UNE PARTIE DE LA SEANCE : ABED Yamina ; HERNANDEZ Joël ; PY Michel ; RIO Jean-Louis ; ROCHER Edouard ;

EXCUSES : ALVAREZ Martine ; BASTIE Yves ; CASTAN Luc ; CESAR Jean-Paul ; DARAUD Jean-François ; GOUIRY Catherine ; JULES Jean-Claude	EXCUSES AVEC PROCURATION : ALAUX Sylvie ; AMBROSINO Jean-Marc ; BOUISSET Cyrielle ; BRAINEZ Marie-Ange ; BREHON Bruno ; CLERGUE Guy ; CODORNIU Didier ; HUYNH-VAN Nathalie ; IBANES Alexandra ; KAISER Stéphanie ; PINET Marie-Christine ; POCIELLO Jacques ; RIVEL Jean-Luc ; VERGNES Magali ; VICO Alain
EXCUSES EN COURS DE SEANCE : ABED Yamina (délibération N°C2021_221) ; CHING Monique (délibération N°C2021_188 et N°C2021_202) ; HERNANDEZ Joël (délibération N°C2021_202) ; PY Michel (délibération N°C2021_188 et N°C2021_202) ; MALQUIER Bertrand (délibération N°C2021_202) ; RIO Jean-Louis (délibération N°C2021_221)	PROCURATIONS EN COURS DE SEANCE : CHING Monique (de la délibération N°C2021_178 à la N°C2021_187, de la délibération N°C2021_189 à la N°C2021_201 et de la délibération N°C2021_203 à la N°C2021_226) ; MALQUIER Bertrand (jusqu'à la délibération N°C2021_201 et à partir de la délibération N°C2021_203) ; ROCHER Edouard (à partir de la délibération N°C2021_208)

Nomenclature Etat : Domaines de compétences par thèmes - Transports

OBJET : AMENAGEMENT DE L'ESPACE - Approbation du protocole d'intention de financement pour la réalisation de la phase 1 de la ligne nouvelle Montpellier Perpignan

La Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) est un projet de liaison ferroviaire à grande vitesse, entre Montpellier et Perpignan. Elle prolonge le Contournement ferroviaire Nîmes – Montpellier (CNM) pour se connecter au réseau à grande vitesse Espagnol existant. Cet axe fait partie du corridor méditerranéen identifié comme étant prioritaire dans le Réseau TransEuropéen de Transport (RTE-T).

N°C2021_183 (2)

Sa réalisation s'inscrit dans l'un des couloirs les plus saturés du réseau ferré national, comme l'a mis en évidence l'Observatoire de la saturation ferroviaire piloté par l'Etat en 2016.

Depuis, la mise en service du contournement Nîmes-Montpellier (CNM) a permis de créer une offre importante de sillons ferroviaires sur cette section et d'augmenter significativement l'offre de trains voyageurs sur le doublet de lignes (composé par la ligne classique et la ligne nouvelle), notamment de trains régionaux, tout en transférant près de 70 % des trains de fret de la voie ferrée historique sur la voie nouvelle en diminuant ainsi les nuisances sonores dans les villes et villages traversés (dont les communes de St-Brès à Montpellier).

Il reste maintenant à réaliser le dernier maillon manquant du corridor méditerranéen en engageant la réalisation de la LNMP.

La LNMP répond, à différents enjeux :

- un enjeu environnemental qui offre une véritable alternative de transport ferroviaire concurrentiel au transport aérien pour les déplacements à l'échelle nationale et européenne,
- un enjeu de désaturation de la ligne actuelle qui permettra une augmentation de l'offre avec le développement des trains du quotidien, aussi bien que des trains nationaux ou européens notamment les liens vers Paris, Lyon et Barcelone,
- un enjeu de réduction de la vulnérabilité de la ligne ferroviaire avec la nécessité de modernisation de l'aménagement ferroviaire actuelle située sur des espaces lacustres soumis au changement climatique (montée des eaux).

Ces enjeux se retrouvent à plusieurs échelons territoriaux :

- local, pour améliorer la déserte des territoires et offrir des alternatives décarbonées au transport routier,
- régional, pour dé-saturer la ligne existante, qui plus est fragile à long terme face au changement climatique,
- national pour améliorer la desserte vers Paris et Lyon et être encore plus concurrentiel vis-à-vis du transport aérien,
- européen pour finaliser le couloir ferré méditerranéen vers Barcelone, tant sur le fret que pour les voyageurs, la partie espagnole étant déjà réalisée depuis plusieurs années.

Ainsi, dès 2009, RFF devenue SNCF Réseau a décidé de poursuivre les études sur la base d'un projet de ligne nouvelle de Montpellier à Perpignan apte à la grande vitesse ferroviaire sur l'intégralité de son linéaire et en capacité d'accueillir des circulations mixtes de Montpellier à Perpignan sur les sections les plus circulées, en tenant compte des enjeux d'insertion environnementale et d'économie globale du projet.

Le 12 mai 2011, l'ensemble des partenaires au projet de ligne nouvelle Montpellier – Perpignan ont conclu un protocole – cadre portant sur les principes de financement des études et procédures préalables à la déclaration d'utilité publique du projet.

N°C2021_183 (3)

À l'issue des études ayant porté sur les réflexions autour des principales caractéristiques de la LNMP, notamment de tracé, des tronçons ouverts à la mixité et des modalités de desserte des grandes agglomérations, et après une période de concertation locale, une proposition de tracé, validée en comité de pilotage du 23 juin 2015 a été soumise, par le préfet de Région, à la consultation formelle des élus, des acteurs socio-économiques et des associations représentatives d'intérêts concernés par le projet. Sur la base des conclusions de cette consultation formelle et du dossier transmis par SNCF Réseau, le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche a acté, par décision ministérielle du 29 janvier 2016, le tracé, les sites d'implantation des gares nouvelles, les raccordements nécessaires au Réseau Ferré National ainsi qu'une estimation du coût du projet, et a demandé à SNCF Réseau de poursuivre les études et procédures préalables à la tenue de l'enquête publique.

Afin de conforter la sécurité juridique de l'opération au regard du changement de jurisprudence, le comité de pilotage du 26 octobre 2016 a permis de partager le besoin :

- de définir un phasage du projet cohérent avec les recommandations de la Commission « Mobilité 21 »,
- de conclure, préalablement à la mise à l'enquête de la première phase, un protocole précisant les modalités de financement et la répartition envisagée entre les partenaires.

Dans ce contexte, la décision ministérielle du 1er février 2017 a acté le choix d'une réalisation phasée de la LNMP avec une première section Montpellier – Béziers qui permettra d'apporter au plus vite une solution concrète à la saturation de la ligne classique sur sa section la plus empruntée. SNCF Réseau a ainsi produit une deuxième version provisoire du dossier d'enquête d'utilité publique le 30 août 2017.

La loi d'orientation des mobilités, publiée le 26 décembre 2019 affiche un calendrier de réalisation de la LNMP avec notamment un engagement des travaux de la section Montpellier-Béziers à l'horizon de 10 ans et de la section Béziers-Perpignan à échéance de 20 ans. La réalisation future de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan a été préservée grâce à la mise à jour des emplacements réservés du projet d'intérêt général (PIG), traduite par les arrêtés préfectoraux du 30 janvier 2019.

Ainsi, les partenaires du projet de LNMP ont décidé de s'engager sur le financement de la phase 1 de la ligne selon des modalités spécifiques définies sur la base de scénarios.

La phase 1 du projet de LNMP est estimée à 2,040 milliards d'€, aux conditions économiques de janvier 2020, dont 816 millions d'€ à la charge des collectivités territoriales locales soit 40% du projet.

La participation du Grand Narbonne est estimée à 27.01 millions soit 3.31% de la part des collectivités territoriales locales et environ 675 240 € par an sur une période de 40 ans.

Le protocole d'intention rappelle dans son article 7 que l'ensemble des collectivités territoriales locales s'engagent à participer avec des clés de financement similaires à la phase 2 du projet Béziers-Perpignan.

N°C2021_183 (4)

Vu le Code Général des Collectivités territoriales,

Vu Le Code des transports,

Vu Le Code de la commande publique,

Vu La Loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire,

Vu La Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités ;

Vu La décision du Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche du 29 janvier 2016 actant le tracé et le principe de desserte,

Vu La décision du Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche du 1er février 2017 actant la réalisation d'une première phase du projet entre Montpellier et Béziers,

Considérant le SCoT de la Narbonnaise approuvé le 28 janvier 2021,

Considérant le projet de territoire du Grand Narbonne,

Par 68 voix pour et 2 voix contre, le Conseil décide :

- D'approuver les termes des du protocole d'intention de financement de la phase 1 la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan ;
- D'autoriser Monsieur le Président, ou son représentant, à signer tout document administratif, technique et financier se rapportant à ce dossier.

Pièce jointe à la délibération :

Projet de protocole d'intention

**Délibération certifiée
exécutoire compte tenu
de sa transmission en
Sous-Préfecture**

**le : 1/10/2021
et de sa publication
le : 1/10/2021**

Fait et délibéré les mois, jour et an que dessus

**Copie certifiée conforme,
Maître Didier MOULY,**



**Maire de Narbonne
Président du Grand Narbonne,
Communauté d'Agglomération**



7.2.8. Délibération de la Communauté d'Agglomération - Carcassonne Agglo

REPUBLIQUE FRANCAISE
EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION
CARCASSONNE AGGLO

19

DELIBERATION N° 2021-346

Conseil communautaire du 29 septembre 2021

OBJET : Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP)
Approbation du protocole d'intention de financement

L'an deux mille vingt-et-un, le vingt-neuf septembre à quinze heures, le Conseil communautaire légalement convoqué, s'est réuni à la salle Roger ADIVEZE de la Maison des collectivités à Carcassonne en séance publique sous la présidence de Monsieur Régis BANQUET, Président.

Participants

Nombre de conseillers en exercice : 128
Nombre de conseillers présents : 104
Nombre de pouvoirs : 13
Date de convocation : 23 septembre 2021

Présents : Mesdames et Messieurs AGUILHON Jean-Louis, ARIAS Placide, ARIBAUD Jean-Louis, ARNAUD Magali, AUDIER Christian, AUDIER Jean-Bernard, BANQUET Régis, BARTHES Any, BEDOS Xavier, BERARD Serge, BERNARD Marie-Christine, BERNEDE Jean-Paul, BES Jean-Louis, BIZOT Jean-Louis, BLASQUEZ Lélis, BONNET André, BOUTALEB Nahima, BUSQUE Emile, BUSTO Claude, BUSTOS David, CAMBON Didier, CARBONNEL Didier, CARVAJAL Toni, CAZEAUX Marie-Josée, CHESA Isabelle, CLERGUE Philippe, COMBES Georges, COMBETTES Roland, DELAUR Gilles, DHOMPS Fabrice, DHUMEZ Patricia, DIMON Jacques, DUCLOS Bernadette, DUTHU Jean-Luc, ESCANUELA Martine, ESTIVAL Alain, FABRE Jacques, FAU Philippe, FOURCADE Robert, GARINO Alain, GARINO Jeanine, GAUDAN Marie-Pierre, GIACOMEL Bruno, GILS Denise, GINIES Alain, GIOVANNETTI Delphine, GODEFROY Liliane, GROS Christiane, GUICHOU Jean-Régis, ICHE Daniel, JEAN Jean-Michel, JORDY Jean-Marie, JULIEN Ingrid, JUSTE Jean-François, LACUBE Claude, LAREDJ Yazid, LAROCHE Laëtitia, LARRAT Gérard, LARROUX Morgane, CASAS-HARILLO Antoine (suppléant de LAURET Bernard), LETAO Elodie, LEUBA Robert, LUCET Charles, MAGRO Christian, MARTINET Geneviève, MARTY Alain, MASCARAQUE Thierry, MAZET Rolland, MOYA José (suppléant de MICHEAU Pierre), MIGNOT Marie-Christine, MOLHERAT Michel, MONTAGNÉ Edgar, MONTUSSAC Marie-Aude, OMS Jean-Pierre, OUDDANE Julien, PEANY Christine, PECH André, PECHAIRE Dorothee, PELIX Jean-Pierre, PETIT Jean-Louis, PITON Yolande, POISSY Stéphane, POMMIES Régis, POUZENS Jean-Paul, PROUST Michel, PUJOL André, QUINTILLA-MENDEGRIS Anne, RABOUL Geneviève, RAGGINI Emile, RIGAUD Hélène, RIVEL Tamara, ROBERT Christian, SAÏSSET Jean-François, SALIEGE Georges, SCHMITH Patrick, SIE Didier, BERTRON Béatrice (suppléante de TOUSTOU Henri), TRIAY Emilie, TURCHETTO Aurélien, VALLIER Gérard, VALLIERE Pascal, VIE Christian, YAGUES Bernard, ZOCCARATO Michel.

Absents excusés et pouvoirs : Mesdames et Messieurs ADIVEZE Marc (pouvoir à COMBETTES Roland), ALBAREL Arnaud (pouvoir à CHESA Isabelle), BARDOU Magali (pouvoir à GODEFROY Liliane), BIGOT Xavier (pouvoir à JULIEN Ingrid), DENUX Monique (pouvoir à LAREDJ Yazid), DOUTRES Annie (pouvoir à MONTUSSAC Marie-Aude), FLAMANT Lucien, GASC Laurence (BERNARD Marie-Christine), GUIRAUD Gérard, KERRINCKX Dominique (pouvoir à MONTAGNÉ Edgar), LECINA Jean-Pierre (pouvoir à ARIAS Placide), MILHAU René (pouvoir à MASCARAQUE Thierry), PERALLON Jacques, PICHARD Geneviève (pouvoir à BES Jean-Louis), PISTRE Jean-Claude (pouvoir à MARTY Alain), RUFFEL Henri (pouvoir à GARINO Alain), LECINA Thierry, RAPPENEAU Philippe, CAVERIVIERE Christian, MARTEL Jean, MENASSI Eric.

Absents : Messieurs DELGADO Fernand, FALCOU Thierry, JORDAN Edouard.

Monsieur Michel ZOCCARATO est élu secrétaire de séance.

Les membres du Conseil communautaire étant en nombre suffisant pour délibérer valablement, Monsieur le Président a déclaré la séance ouverte.

Exposé

La Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) est un projet structurant du territoire régional qui, face aux besoins de déplacement à différentes échelles (locale, régionale, nationale et même internationale), a pour objectifs de :

- Répondre à la demande croissante de mobilité et aux problèmes de congestion actuels sur l'axe ferroviaire littoral de l'Occitanie entre Montpellier et Perpignan ;
- Créer les conditions d'un report modal des flux internationaux et d'une croissance de l'offre ferrée régionale ;
- Offrir un service à haute fréquence le long de l'axe littoral ;
- Assurer la continuité de la grande vitesse ferroviaire entre la France et l'Espagne.

Le projet consiste en :

- La réalisation d'une ligne nouvelle sur 150 km entre Montpellier (Hérault) et Toulouges (Pyrénées-Orientales), reliant le Contournement de Nîmes Montpellier (CNM) au Nord et la section internationale France Espagne au Sud (Línea Figueras Perpignan) ;
- Des raccordements (30 km) au réseau existant ;
- La création de 2 gares nouvelles pour desservir l'Ouest héraultais (à Béziers) et l'Est audois (à Narbonne).

Les gares existantes de Sète, Agde, Béziers, Narbonne et Perpignan continueront d'être desservies grâce à des raccordements entre la ligne nouvelle et la ligne existante ou en correspondance avec des services régionaux.

La ligne sera en capacité d'accueillir des trains de marchandises en plus des trains voyageurs (ligne mixte) entre Montpellier et Béziers ainsi qu'au droit de la plaine du Roussillon (Rivesaltes-Toulouges).

Les performances des circulations de voyageurs seront améliorées, sur les liaisons nationales radiales vers Paris ou inter secteurs entre les façades atlantique et méditerranéenne, vers l'international que ce soit sur des longs parcours ou en transfrontalier, ainsi que sur des liaisons régionales.

De nouvelles capacités pour le transport de marchandises seront créées dans la continuité de la section internationale France - Espagne.

Les sections à grande vitesse sont prévues pour une exploitation commerciale à 320 km/h à compter de la mise en service, vitesse correspondant aux dernières lignes à grande vitesse mises en service. Afin d'anticiper les évolutions futures, le tracé est conçu pour une vitesse de circulation jusqu'à 350 km/h.

Le comité de pilotage du 26 octobre 2016 a accueilli favorablement le principe d'une première phase entre Montpellier et Béziers, correspondant à un phasage du projet cohérent avec les recommandations de la Commission « Mobilité 21 » et les perspectives de saturation de la ligne existante. La décision ministérielle du 1^{er} février 2017 a ainsi acté le principe d'une réalisation phasée de la LNMP, en retenant comme première étape la liaison mixte fret et voyageurs entre Montpellier et Béziers, soit 52,3 km de ligne nouvelle, 2 raccordements (soit 7 km), sans gare nouvelle.

La Loi d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019 retient, dans son exposé des motifs, un engagement des travaux de la section Montpellier-Béziers à l'horizon de 10 ans et de la section Béziers-Perpignan à l'horizon de 20 ans.

Fin 2019, le ministre délégué chargé des Transports, a souhaité, avec la présidente de la Région Occitanie, relancer sur ces bases la dynamique partenariale du projet, notamment en vue du lancement au plus tôt de l'enquête publique de la première phase reliant Montpellier à Béziers.

20

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION – CARCASSONNE AGGLO

La réalisation de cette première phase permet notamment d'améliorer les conditions de circulation des trains du quotidien sur la ligne classique dans sa section la plus circulée ainsi que du fret, et d'apporter la grande vitesse entre Montpellier et Béziers. Elle permettra ainsi un nouveau saut de performance pour les voyageurs sur l'arc méditerranéen qui bénéficieront d'un gain de temps pouvant aller jusqu'à 18 minutes dans leurs relations avec la capitale et entre les deux métropoles régionales de Montpellier et de Toulouse et facilitera le transit entre le sud et le nord de l'Europe.

Le comité de pilotage du 12 novembre 2020 a permis de présenter aux partenaires les grandes orientations du projet et les principales étapes jusqu'à l'enquête publique. Il a pris note du souhait du Gouvernement d'accélérer la réalisation de ce projet. Le comité de pilotage du 20 juillet 2021 a permis de présenter une hypothèse de financement et a pris acte de l'objectif de lancer l'enquête publique le plus tôt possible à l'automne 2021.

Dans la perspective de l'enquête publique de la première phase de la LNMP entre Montpellier et Béziers, il convient d'arrêter le schéma de financement de cette phase afin de garantir la bonne information du public quant aux modalités de financement de la ligne telle qu'envisagée à la date de l'ouverture de l'enquête publique.

Le coût global de la première phase du projet est de 2040 M€ HT (valeur 2020). Il intègre :

- La ligne nouvelle proprement dite ;
- Les raccordements ferroviaires et les aménagements ferroviaires annexes (sous-stations électriques, base travaux, bases de maintenance, signalisation, adaptations des lignes existantes rétablissements des réseaux et voies de communications interceptées) ;
- Les mesures d'évitement et de réduction des impacts et notamment d'insertion dans les territoires (environnement naturel et humain, activités agricoles et autres activités économiques...) ainsi que les mesures de compensation des impacts résiduels.

SNCF Réseau est le maître d'ouvrage du projet. La participation de l'État est prévue à hauteur de 40% de l'opération. La participation de l'Union européenne attendue est estimée à 20% de l'opération pour la phase 1. Les montants prévisionnels de l'éventuelle participation du gestionnaire d'infrastructure, SNCF Réseau, au projet seront précisés ultérieurement.

Les options de financement du projet sont :

- Un financement « classique » : financement par l'État et les collectivités territoriales pour lequel la participation de chaque partenaire est définie au travers d'une convention de financement ;
- La création d'une société de financement (par application de l'article 4 de la LOM).

Le montant des contributions versées par la Région Occitanie et les collectivités locales sera réparti entre les différentes collectivités signataires de ce protocole.

La Région prendra en charge 41% du total du financement des collectivités locales, soit 334,56 millions d'€.

Carcassonne Agglo prendra en charge 2,43% du total du financement des collectivités locales, soit 19,83 millions d'€, sous réserve que :

- La dépense soit soutenable pour Carcassonne Agglo au regard de ses charges et engagements financiers ;
- L'accord audois entre le Conseil Départemental de l'Aude, Carcassonne Agglo et la Grand Narbonne sur le financement de l'Aéroport de Carcassonne continue de perdurer ;
- Soit mis en place un mécanisme de péréquation des retombées économiques et fiscales sur le territoire des collectivités placées sur le linéaire ;
- Soit réexaminée et étudiée la possibilité d'intégrer pour la phase 2 du projet (de Béziers à Perpignan) le fret ferroviaire sur la totalité du linéaire.

C'est dans ce contexte que l'ensemble des partenaires est aujourd'hui sollicité pour valider le protocole d'intention de financement de la phase 1 de la LNMP.

Il vise à préciser les modalités et la répartition détaillée et indicative du financement de la 1^{ère} phase de la LNMP entre Montpellier et Béziers et de formaliser le partenariat entre l'Etat, la

21

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION – CARCASSONNE AGGLO

Région, les Conseils Départementaux des PO-Aude-Hérault, les EPCI de Perpignan Métropole, Montpellier Métropole, Hérault Méditerranée, Béziers, Narbonne, Bassin de Thau, Carcassonne Agglo et SNCF Réseau.

Il prévoit également une clause d'engagement pour le financement de la seconde phase de la LNMP entre Béziers et Perpignan.

Le présent protocole d'intention est la première étape de la séquence suivante :

- Etape A : ce protocole d'intention de financement, à signer au plus tard avant la date de lancement de l'enquête d'utilité publique, afin de permettre la bonne information du public sur les modalités de financement envisagés à cette date ;
- Etape B : travail de préparation d'une éventuelle ordonnance, si l'objectif de mise en place d'une société de financement et de ressources fiscales dédiées est confirmé aux étapes précédentes. Il s'agira de préciser son périmètre géographique et ses ressources. Ce travail est à mener parallèlement au processus de l'EUP ;
- Etape C : convention de financement en temps utile pour financer les études post-enquête publique et les premiers travaux.

Décision

Le Conseil communautaire de Carcassonne Agglo,

Entendu l'exposé de Monsieur le Président et après en avoir délibéré,

Résultat des votes :

Retrait(s) avant le vote :	0	
Votants :	117	
Abstention(s) :	2	MM. AGUILHON et COMBES
Suffrages exprimés :	115	
Pour :	115	
Contre :	0	

DECIDE :

Article 1 : D'approuver le protocole d'intention de financement de la ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) tel qu'annexé.

Article 2 : De valider le positionnement de Carcassonne Agglo quant aux réserves exprimées supra.

Article 3 : D'autoriser Monsieur le Président à signer ce protocole ainsi que toute pièce afférente.

Ainsi fait et délibéré en séance les jours, mois et an que dessus et les membres présents ont signé au registre.

Pour extrait, certifié conforme.

Signé électroniquement par Régis BANQUET,
Président de Carcassonne Agglo

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

011-200035715-20210929-DCC-2021-346-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 06/10/2021

Affichage : 06/10/2021

22

7.2.9. Délibération de Perpignan Méditerranée Métropole



DELIB/2021/09/171

**PERPIGNAN MEDITERRANEE METROPOLE
COMMUNAUTE URBAINE**

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

L'an deux mille vingt et un et le vingt septembre le Conseil de Communauté régulièrement convoqué le dix septembre deux mille vingt et un, s'est réuni en la commune de Perpignan, à Amphithéâtre de la Communauté Urbaine sous la Présidence de Monsieur Robert Vila.

ETAIENT PRESENTS: Guy ALBALAT, Louis ALIOT, Francis ALIS, Laurence AUSINA, Daniel BARBARO, Xavier BAUDRY, René BAUS, Roger BELKIRI, Isabelle BERTRAN, Jean-Paul BILLES, André BONET, Marion BRAVO, Chantal BRUZI, Charlotte CAILLIEZ, Philippe CAMPS, Philippe CAPSIE, Jean-Louis CHAMBON, Fatima DAHINE, Alain DARIO, Whueymar DEFFRADAS, Martine DELCAMP, Véronique DUCASSY, François DUSSAUBAT, Jessica ERBS, Alain FERRAND, Roger FERRER, Antoine FIGUE, Philippe FOURCADE, Patricia FOURQUET, Gilles FOXONET, Madeleine GARCIA-VIDAL, Roger GARRIDO, Jean Yves GATAULT, Laurent GAUZE, Christine GAVALDAT MOULENAT, Rémi GENIS, Alain GOT, Patrick GOT, Marlène GUBERT OETJEN, Frédéric GUILLAUMON, Yves GUIZARD, Edmond JORDA, Soraya LAUGARO, Stéphane LODA, Alexandra MAILLOCHAUD, Jean-François MAILLOLS, Jean Marie MAROT, Laurence MARTIN, Michèle MARTINEZ, Théophile MARTINEZ, Christelle MARTINEZ, Marc MEDINA, Sébastien MENARD, Florence MOLY, Jean Charles MORICONI, Bruno NOUGAYREDE, Jacques PALACIN, Patrick PASCAL, Aurélie PASTOR BARNEOUD, Jean-Claude PINGET, Charles PONS, Jean Marie PORTES, Edith PUGNET, Danielle PUJOL, Jean-Marc PUJOL, Catherine PUJOL, François RALLO, Gérard RAYNAL, Robert RAYNAUD, Armelle REVEL FOURCADE, Bernard REYES, Roger RIGALL, Christine ROUZAUD DANIS, Anaïs SABATINI, Sylvie SAMTMANN, Patrick SARDA, Jean-Claude TORRENS, Bruno VALIENTE, Jean VILA, Robert VILA.

ETAIENT REPRESENTES: Marie BACH ayant donné pouvoir à Frédéric GUILLAUMON, Nicolas BARTHE ayant donné pouvoir à Aurélie PASTOR BARNEOUD, Sophie BLANC ayant donné pouvoir à Charles PONS, Franck DADIES ayant donné pouvoir à Jean-Paul BILLES, Frédéric GOURIER ayant donné pouvoir à Xavier BAUDRY, Didier MALÉ ayant donné pouvoir à Laurence AUSINA, Pierre PARRAT ayant donné pouvoir à Chantal BRUZI.

ETAIT ABSENT EXCUSE: Jacqueline IRLES.

SECRETAIRE DE SEANCE: Anaïs Sabatini

OBJET: LIGNE FERROVIAIRE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN (LNMP) - APPROBATION DU PROJET DE PROTOCOLE D'INTENTION DE FINANCEMENT POUR LA RÉALISATION DE LA PHASE 1 MONTPELLIER BÉZIERS

RAPPORTEUR: MONSIEUR JEAN CHARLES MORICONI

VU la décision ministérielle du 1^{er} février 2017 par laquelle le Gouvernement, par le biais du secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, a acté le principe d'une réalisation phasée de la LNMP, en retenant comme première étape la liaison mixte fret et voyageurs entre Montpellier et Béziers.

VU la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 qui a retenu pour le projet LNMP un engagement des travaux de la section Montpellier-Béziers à l'horizon de 10 ans et de la section Béziers-Perpignan à l'horizon de 20 ans.

CONSIDERANT que le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan vise à répondre durablement à

11, boulevard Saint Assisclé – BP 20641 – 66006 PERPIGNAN Cedex
Tél : 04 68 08 60 00 – Fax 04 68 08 60 01 – accueil@perpignan-mediterranee.org

DELIB/2021/09/171

la demande croissante de mobilité et aux problèmes de congestion actuels sur l'axe ferroviaire unique du Languedoc-Roussillon en créant les conditions d'un report modal des flux internationaux et d'une croissance de l'offre régionale en réponse à l'urbanisation croissante de la plaine littorale.

CONSIDERANT que le comité de pilotage du 26 octobre 2016 de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan a accueilli favorablement à une large majorité des participants le principe d'une première phase entre Montpellier et Béziers, correspondant à un phasage du projet cohérent avec les recommandations de la Commission « Mobilité 21 » et les perspectives de saturation de la ligne existante.

CONSIDERANT qu'en juillet 2017, le gouvernement a engagé une démarche pour construire une trajectoire pluriannuelle de financement des infrastructures de transport équilibrée entre recettes et dépenses et mettre en œuvre la priorité donnée aux transports du quotidien.

CONSIDERANT que, fin 2019, le ministre délégué, chargé des Transports, a souhaité, avec la présidente de la Région Occitanie, relancer sur ces bases la dynamique partenariale du projet, notamment en vue du lancement au plus tôt de l'enquête publique de la première phase reliant Montpellier à Béziers.

CONSIDERANT que le comité de pilotage du 12 novembre 2020 a permis de présenter aux partenaires les grandes orientations du projet et les principales étapes jusqu'à l'enquête publique et a pris acte de l'objectif de lancer l'enquête publique le plus tôt possible à l'automne 2021.

CONSIDERANT que dans la perspective de l'enquête publique de la première phase de la LNMP entre Montpellier et Béziers, il convient d'arrêter le schéma de financement de cette phase afin de garantir la bonne information du public quant aux modalités de financement de la ligne telles qu'envisagées à la date de l'ouverture de l'enquête publique.

CONSIDERANT que le présent protocole vise ainsi notamment à traduire un accord suffisant en matière d'intention de financement entre les parties pour consolider, au regard de la jurisprudence en la matière, le bilan socio-économique élaboré par le maître d'ouvrage SNCF Réseau et soumis à la contre-expertise du Secrétariat général pour l'investissement (SGPI) tout début mai 2021.

CONSIDERANT que le rapport de contre-expertise et l'avis du SGPI seront l'une des pièces du dossier que SNCF Réseau devra présenter à l'enquête d'utilité publique.

CONSIDERANT que ce protocole s'inscrit aussi dans le contexte de l'article 4 de la LOM, susceptible d'être appliqué aux modalités de financement et de réalisation de la LNMP, qui autorise le gouvernement à créer par ordonnance dans un délai de deux ans, à compter de la promulgation de la loi, rallongé de 4 mois par la loi 2020-290 d'urgence pour faire face à l'épidémie de covid-19, un ou plusieurs établissements publics locaux ayant pour mission le financement, sur un périmètre géographique déterminé, d'un ensemble cohérent d'infrastructures de transport terrestre, dont la réalisation représente un coût prévisionnel excédant un milliard d'euros hors taxes.

CONSIDERANT que cet établissement public peut également avoir pour mission de concevoir et d'exploiter ces infrastructures.

CONSIDERANT que les ressources financières de cet établissement public comprennent des ressources fiscales créées à cet effet.

11, boulevard Saint Assisclé – BP 20641 – 66006 PERPIGNAN Cedex
Tél : 04 68 08 60 00 – Fax 04 68 08 60 01 – accueil@perpignan-mediterranee.org

7.2.10. Délibération de Sète Agglopôle Méditerranée

**CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU JEUDI 23 SEPTEMBRE 2021
EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS**

N° DC2021_136

Publication le	Présents	37	Pour	47	
	Absents	0	Contre	3	
Membres en exercice	50	Représentés	13	Abstention	0

Objet : **Protocole d'intention de financement pour la réalisation de la phase 1 de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan - Autorisation de signature**

L'an deux mille vingt et un, le vingt trois septembre, le Conseil communautaire de Sète agglomération méditerranée, légalement convoqué le vendredi 17 septembre 2021, s'est réuni à l'Espace Culture et Loisirs LE FORUM - Zone du Vigné - 1, rue du Puech à Balaruc le Vieux 34540 à 18 h 00, sous la présidence de M. François COMMEINHES, Président de Sète agglomération méditerranée.

Étaient présents :

Frédéric ALOY, Patrick ANDRE, Michel ARROUY, Thierry BAEZA, Muriel BRICCO, Véronique CALUEBA, Gérard CANOVAS, Philippe CARABASSE, Norbert CHAPLIN, François COMMEINHES, Pascaline DARDÉ, Christophe DURAND, François ESCARGUEL, Marie-Christine FABRE DE ROUSSAC, Angel FERNANDEZ, Magali FERRIER, Henry FRICOU, Michel GARCIA, Nathalie GLAUDE, Nicolas GOUDARD, Kelvine GOUVERNAYRE, Loïc LINARES, Karine LOUPY, Laurence MAGNE, Jean-Guy MAJOUREL, Hervé MERZ, Yves MICHEL, Sébastien PACULL, Corinne PARAIRE-AZAIS, Gérard PRATO, Cédric RAJA, Josian RIBES, Vincent SABATIER, Florence SANCHEZ, Laura SEGUIN, Marcel STOECKLIN, Bruno VANDERMEERSCH

Étaient absents représentés :

Jeanne CORPORON donne pouvoir à Jean-Guy MAJOUREL, Joliette COSTE donne pouvoir à Corinne PARAIRE-AZAIS, Sophie CWICK donne pouvoir à Frédéric ALOY, Sébastien DENAJA donne pouvoir à Philippe CARABASSE, Romain FERRARA donne pouvoir à Patrick ANDRE, Geneviève FEUILLASSIER MARTINEZ donne pouvoir à Gérard CANOVAS, Jocelyne GIZARDIN donne pouvoir à François ESCARGUEL, Johann GROSSO donne pouvoir à Sébastien PACULL, Dominique PATTE donne pouvoir à Gérard PRATO, Myriam REYNAUD donne pouvoir à Hervé MERZ, Max SAVY donne pouvoir à Michel ARROUY, Anaïs VEYRAT donne pouvoir à Vincent SABATIER, Alain VIDAL donne pouvoir à Christophe DURAND

Secrétaire de séance :

Vincent SABATIER

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment ses articles L.5211-1 et L.5216-5,
Vu l'arrêté n°2019-I-1511 de Monsieur le Préfet de l'Hérault en date du 25 Novembre 2019 portant modification des compétences de Sète agglomération méditerranée et en fixant les statuts,
Vu la délibération du conseil communautaire n° 2021-022 en date du 18 mars 2021 concernant la convention relative au financement de la procédure d'enquête publique et la déclaration d'utilité publique du projet de LNMP- phase 1 entre Montpellier et Béziers

Dans la perspective de l'enquête publique de la première phase de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) entre Montpellier et Béziers, il convient d'arrêter le schéma de financement de cette phase afin de garantir la bonne information du public quant aux modalités de financement de la ligne telle qu'envisagée à la date de l'ouverture de l'enquête publique prévue d'ici la fin 2021.

En effet, le code des transports précise, en son article L. 1511-4, qu'un dossier d'évaluation économique et sociale est joint au dossier de l'enquête publique à laquelle est soumis le projet.

Le présent protocole vise ainsi notamment à traduire un accord suffisant en matière d'intention de financement entre les parties pour consolider, au regard de la jurisprudence en la matière, le bilan socio-économique.

Pour information, ce protocole s'inscrit aussi dans le contexte de l'article 4 de la LOM, susceptible d'être appliqué aux modalités de financement et de réalisation de la LNMP.

En effet, cet article autorise le gouvernement à créer par ordonnance dans un délai de deux ans, à compter de la promulgation de la loi, rallongé de 4 mois par la loi 2020-290 d'urgence pour faire face à l'épidémie de covid-19, un ou plusieurs établissements publics locaux ayant pour mission le financement, sur un périmètre géographique déterminé, d'un ensemble cohérent d'infrastructures de transport terrestre, dont la réalisation représente un coût prévisionnel excédant un milliard d'euros hors taxes.

Cet établissement public peut également avoir pour mission de concevoir et d'exploiter ces infrastructures. Les ressources financières de cet établissement public comprennent des ressources fiscales créées à cet effet.

Le présent protocole d'intention n'est qu'une première étape jusqu'à la signature, en temps utile, des conventions de financement des études post-enquête publique et des premiers travaux.

Dans la perspective de l'enquête publique de la première phase de la LNMP entre Montpellier et Béziers, ce protocole vise donc à préciser les modalités et la répartition détaillée et indicative du financement de cette phase afin de garantir la bonne information du public sur ce point.

Ce protocole prévoit également une clause dédiée au financement de la seconde phase de la LNMP entre Béziers et Perpignan. En conséquence, à terme, l'engagement de Sète agglomération méditerranée devrait porter également sur la phase 2 du projet.

Le coût de la phase 1 de la LNMP est estimé à 2040 M€₂₀₂₀ soit 2 461 M€_{courants} selon le calendrier de réalisation prévu et les hypothèses d'inflation.
Le coût global estimé à ce jour est supérieur à 6 000 M€₂₀₂₀.

Le plan de financement est quant à lui le suivant :

	Clés de répartition	Montant estimé (selon l'estimation du coût de l'opération indiqué à l'article 2)
Plan de financement global de la phase 1		
Coût total estimé phase 1	100 %	2 461,0
Etat	40 %	984,4
Europe	20 %	492,2
Collectivités locales	40%	984,4
Plan de financement des 984,4 Millions d'Euros à la charge des collectivités		
Région Occitanie	41,00%	403,6
Conseil départemental de l'Hérault	14,16%	139,4
Conseil départemental de l'Aude	8,10%	79,7
Conseil départemental des Pyrénées-Orientales	10,46%	103,0
Montpellier Méditerranée Métropole	8,69%	85,5
Sète agglomération méditerranée	1,26%	12,4

Communauté d'agglomération Hérault-Méditerranée	0,82%	8,1
Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée	3,51%	34,6
Communauté d'agglomération Le Grand-Narbonne	3,31%	32,6
Communauté d'agglomération Carcassonne -Agglomération	2,43%	24,0
Perpignan Méditerranée Métropole	6,26%	61,6

Sète agglomération méditerranée est donc sollicitée à hauteur de 12,4M€ soit l'équivalent de 0,3 millions d'euros par an sur 40 ans. Étant précisé que ces montants sont estimés conformément au scénario de financement budgétaire retenu. Ils ne tiennent pas compte d'éventuelles ressources fiscales attendues de la future société de financement ni des frais financiers supplémentaires afférents à l'annualisation des contributions des partenaires.

Compte tenu de l'intérêt général d'un tel projet, du consensus qui se dégage autour de son lancement, et malgré les inquiétudes légitimes quant à l'impact environnemental et à l'offre de service en TGV au droit de notre territoire, il est proposé que Sète agglomération méditerranée soit signataire de ce protocole.

Par conséquent, il est proposé au Conseil communautaire :

- **D'adopter** les termes du projet de protocole d'intention de financement pour la réalisation de la phase 1 de la LNMP ci-annexé
- **Étant précisé** que ce protocole fera l'objet d'une déclinaison opérationnelle par le biais d'une convention de financement
- **D'autoriser** le Président, ou son représentant, à signer ledit protocole

Le Conseil Communautaire, après en avoir délibéré, adopte la présente délibération à la majorité.

*Ainsi fait et délibéré en séance les jours, mois et an susdits et ont signé au registre les membres présents,
Pour extrait conforme,*



Pour le Président et par délégation

Sophie Gradelet-Réamol
Directrice des affaires générales
réglementaires et juridiques

Conformément aux dispositions des articles R.421-1 et suivants du Code de Justice Administrative, le tribunal administratif de Montpellier peut être saisi par voie de recours formé contre la présente délibération pendant un délai de deux mois commençant à courir à compter de la plus tardive des deux dates suivantes :

- date de transmission au contrôle de légalité de la Préfecture de l'Hérault
- date de publication et/ou notification

Dans ce même délai, un recours gracieux peut être déposé devant l'autorité territoriale, cette démarche suspendant le délai de recours contentieux qui commence à courir à compter de l'une ou l'autre des échéances suivantes :

- date de notification de la réponse de l'autorité territoriale
- deux mois après l'introduction du recours gracieux en l'absence de réponse de l'autorité territoriale pendant ce délai.

7.2.11. Délibération du Conseil Départemental de l'Hérault



Délibération n°AD/221121/A/5

L'assemblée départementale,
réunie en l'Hémicycle Gérard Saumade - Hôtel du Département - Montpellier le 22 novembre 2021
sous la présidence de Monsieur Kléber Mesquida Président du conseil départemental

Objet : Participation financière du Département de l'Hérault au projet de Ligne Nouvelle
Montpellier-Perpignan

Rapporteur : Monsieur Pierre Bouloire

Présents : Monsieur Jean Almarcha, Monsieur Gabriel Blasco, Monsieur Jérôme Boisson, Monsieur Brice Bonnefoux, Madame Manar Bouda, Monsieur Pierre Bouloire, Madame Véronique Calueba, Monsieur Renaud Calvat, Madame Michelle Cassar, Madame Zita Chevi-Sandin, Monsieur Sébastien Cristol, Monsieur Rachid El Moudden, Monsieur Jean-Luc Falip, Monsieur Sébastien Frey, Madame Julie Garcin Saudo, Monsieur Vincent Gaudy, Madame Paulette Gougeon, Madame Corinne Gournay Garcia, Monsieur Serge Guidez, Madame Gabrielle Henry, Madame Marie Hirth, Madame Audrey Imbert, Madame Gaëlle Lévêque, Monsieur Jérôme Lopez, Madame Jacqueline Markovic, Monsieur Denis Marsala, Monsieur Jacques Martinier, Monsieur Kléber Mesquida, Monsieur Cyril Meunier, Madame Nicole Morère, Monsieur Christophe Morgo, Madame Patricia Moullin-Traffort, Madame Marie Passieux, Monsieur Yvon Pellet, Madame Marie-Pierre Pons, Madame Sylvie Pradelle, Monsieur Jean-Louis Respaud, Monsieur Jacques Rigaud, Monsieur Gilles Sacaze, Madame Séverine Saur, Monsieur Jean-François Soto, Madame Claudine Vassas Mejri, Monsieur Philippe Vidal, Madame Patricia Weber, Madame Karine Wisniewski, Madame Nicole Zenon.

Excusés avec procuration :
Madame Marie-Emmanuelle Camous à Monsieur Gilles Sacaze, Madame Laurence Cristol à Monsieur Jérôme Lopez, Madame Marie-Christine Fabre de Roussac à Monsieur Sébastien Frey, Monsieur Jean-Louis Gely à Madame Gabrielle Henry.

Excusés :

Absents :

Le Président ayant constaté le quorum,

La construction d'une ligne ferroviaire à grande vitesse entre Montpellier et Perpignan (dite LNMP) est un projet porté par l'Etat depuis plusieurs décennies. Il s'agit d'un maillon essentiel du réseau à grande vitesse qui permettra la jonction avec l'Espagne, d'ores et déjà équipée, et la connexion des agglomérations majeures de Béziers, Narbonne et Perpignan au réseau à grande vitesse.

Cela permettra de répondre durablement à la demande croissante de mobilité et aux problèmes de congestion actuels sur l'axe ferroviaire unique du Languedoc-Roussillon en créant les conditions d'un report modal des flux internationaux et d'une croissance de l'offre régionale en réponse à l'urbanisation croissante de la plaine littorale. Cela permettra également de créer un service de trains quotidiens à haute fréquence le long de l'axe littoral qui profitera à toutes les agglomérations de l'Hérault, métropole de Montpellier comprise puisque même si celle-ci est déjà connectée au réseau à grande vitesse, elle est directement intéressée par un développement significatif de l'offre TER pour desservir son territoire.

Le projet est découpé en deux phases avec une première section à réaliser entre Montpellier et Béziers et une seconde entre Béziers et Perpignan.

Le Conseil départemental a déjà été amené à se prononcer à plusieurs reprises sur l'intérêt public de ce projet pour les habitants du Département de l'Hérault et à participer au financement des études ayant permis au débat public de se tenir et à préparer le dossier préalable permettant de réaliser l'enquête publique nécessaire à l'obtention de la déclaration d'utilité publique.

Cette enquête est maintenant programmée pour le 1^{er} trimestre 2022 et il est nécessaire dans le dossier qui sera soumis au public d'indiquer les modalités de financement du projet de la phase 1 entre Montpellier et Béziers.

Pour cela après plusieurs réunions d'échanges et de coordination avec l'ensemble des partenaires impliqués et directement intéressés par le projet, il a été arrêté les clés de financement suivantes pour les 2 040 M€ (aux conditions économiques de janvier 2020) nécessaires aux travaux soit 2 461 M€ estimés lors du démarrage des travaux à partir de 2029 (hypothèse d'inflation de 1,9% par an) :

- 40% financés par l'Etat,
- 20% financés par l'Europe,
- 40% financés par les collectivités territoriales (Région Occitane, Conseils Départementaux des Pyrénées-Orientales, de l'Aude, de l'Hérault, Communautés d'Agglomérations Sète Agglopol Méditerranée, Hérault Méditerranée, de Carcassonne, de Béziers Méditerranée, du Grand Narbonne, Montpellier Méditerranée Métropole, Communauté Urbaine Perpignan Méditerranée Métropole).

Pour le Département de l'Hérault, cela représente une participation à la phase 1 du projet à hauteur de 115,55 M€ (aux conditions économiques de janvier 2020). Il est envisagé pour cela la création d'une société de financement spécifique dédiée à cette opération comme le permet l'article 4 de la loi d'orientation des mobilités, ce qui permettrait de lisser les besoins de financement sur 40 ans, avec un montant annuel pour notre collectivité estimé à 2,88 M€ (aux conditions économiques de janvier 2020) qui serait exigible à partir du démarrage effectif des travaux soit en 2029. La mise en place de cette société de financement apparaît d'ailleurs pour le Département de l'Hérault un pré-requis nécessaire et obligatoire afin de mieux maîtriser sur son budget les impacts financiers de sa participation à cet investissement.

L'engagement des partenaires (Etat, Région, Départements et Intercommunalités concernés) se traduit dans le protocole d'intention de financement joint.

Celui-ci comprend par ailleurs, dans une logique de solidarité entre collectivités, un engagement de principe à financer également la phase 2 du projet entre Béziers et Perpignan selon les mêmes clés de répartition que la phase 1 ajustées en fonction du niveau réel des subventions européennes qui sont

estimées plus favorablement qu'en phase 1, à hauteur de 35% en raison du caractère transfrontalier de cette deuxième section.

Le coût du projet de phase 2 est estimé à ce stade à 6 120 M€ avec un financement de l'ensemble des collectivités à hauteur de 32,5% soit pour le Département de l'Hérault une participation estimée à 338 M€, ce qui correspondrait à un besoin annuel, pendant 40 ans, de 8,5 M€ dans le cadre du portage par une société de financement dédiée.

Après en avoir délibéré

L'Assemblée départementale décide à l'unanimité :

- d'approuver le principe de participation du Département à hauteur de 115,55 M€ (aux conditions économiques de janvier 2020) pour le financement de la phase 1 entre Montpellier et Béziers du projet de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, en privilégiant le recours à une société de financement dédiée,
- d'adopter le projet de protocole d'intention de financement pour la réalisation de cette opération présenté en annexe,
- d'autoriser le Président du Conseil départemental à signer, au nom et pour le compte du Département, tous documents nécessaires à l'exécution de ces décisions.

Signé :

Pour le Président et par délégation
Le Premier Vice-Président
Délégué général

Pierre BOULDOIRE

Réceptionné par la préfecture le : 22 novembre 2021
Publié et certifié exécutoire le : 22 novembre 2021
Certificat de télétransmission : 034-223400011-20211122-287563-DE-1-1

En partenariat avec :

