



LISBOA - SALAMANCA - MADRID - BARCELONA - NARBONNE - MARSEILLE - VILNIUS
SVERIGE - DANMARK - SUOMI - DEUTSCHLAND - SLOVENSKO - EESTI - SLOVENIJA - ELLÄS - PORTUGAL - ESPAÑA - POLSK
- PARIS - KØBENHAVN - CALAIS - DOVER - LONDON - MONTPELLIER - WARSZAWA - BRISTOL - BRUXELLES - PERPIGNAN - DEN HAAG - AMSTERDAM - DORTMUND - BÉZIERS - HANNOVER - BERLIN - N
LISBOA - SÈTE - SALAMANCA - MADRID - BARCELONA - N
BELGIQUE - UNITED KINGDOM - ČESKÁ REPUBLIKA - SVERIGE - DANMARK - SUOMI - DEUTSCHLAND - SLOVENSKO - EESTI - SLOVENIJA - ELLÄS - PORTUGAL - ESPAÑA - POLSKA - FR
OUVERTURE - INNOVATION - INTERCONNEXION - PARTENARIAT - ÉCO-RESPONSABILITÉ - RÉSEAU - AVENIR - MOBILITÉ - ACCÈS - EUROPE - TERRITOIRES - ÉVOLUTION - PERFORM
BERLIN HAUPTBAHNHOF - LONDON SAINT PANCRAS - DUBLIN HEUSTON

Première Commission Consultative

La Palme - 14 septembre 2010

ligne nouvelle Montpellier-Perpignan


RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

La décision de RFF

ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

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



LISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSAILL—VIENNE

—FRANCE—DANMARK—SUOMI—DEUTSCHLAND—SLOVENSKO—ESTI—SLOVENIJA—ELLÁS—PORTUGAL

—FINN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARZAWA—BRISTOL—BRUXELLES—DEN HAAG—AMSTERDAM—DORTMUND—HANNOVER—BERLIN—BRAH

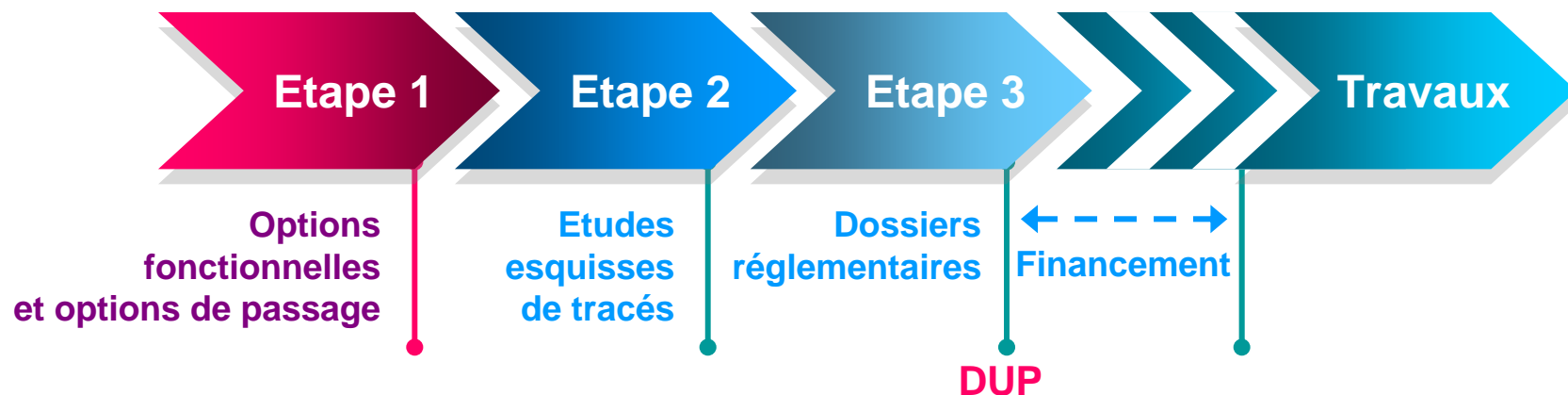
LISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE

BELGIQUE—UNITED KINGDOM—ČESKÁ REPUBLIKA—SVERIGE—DANMARK—SUOMI—DEUTSCHLAND—SLOVENSKO—ESTI—SLOVENIJA—ELLÁS—PORTUGAL—ESPAÑA—POLSKA—FR

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

БЕЛГІЯ КАРПАТБАНҚИ ҚОСҚОН САНКТ ПЕТЕРБУРГ ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ

Poursuivre les études en 3 étapes



Objectif étape 1 :

- Recueil des données
- Diagnostic territorial
- Proposition options de passage
- Analyse comparative
- Etude et définition d'1 zone de passage préférentielle (~1 000m)

Organisation de la concertation



Jean-Pierre RICHER

Indépendant du Maître d'Ouvrage (RFF)



**Veille au bon déroulement de la concertation,
à la qualité de l'information**



Dresse le bilan de la concertation en fin d'étape



garant.lnmp@gmail.com

www.lalignenouvelle.com

Organisation de la concertation

Présentation du projet de la Charte de la concertation



La concertation
alimente les études
et éclaire
la gouvernance

ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

CHARTRE DE LA CONCERTATION

La Charte présente la démarche de concertation accompagnant les études préalables à l'enquête d'utilité publique de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan conduites par Réseau Ferré de France.

Réseau Ferré de France s'engage à respecter et à mettre en place les objectifs, les instances et les règles de la concertation décrites dans la Charte.

La Charte s'adresse à tous les partenaires de Réseau Ferré de France et aux acteurs qui souhaitent contribuer à l'élaboration par RFF du projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan.

Chaque acteur participant à la concertation prend connaissance de la Charte et est invité à en respecter les termes.

Le débat public sur le projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan a souligné l'urgence de la réalisation du projet ainsi que l'intérêt de poursuivre la démarche partenariale menée avec l'ensemble des acteurs durant les études préalables au débat.

Sur la base des enseignements du débat public et conformément à la politique nationale de Réseau Ferré de France qui consiste à accompagner les programmes d'études des grands projets ferroviaires par une concertation volontaire et continue, le Conseil d'administration de Réseau Ferré de France a décidé, le 25 novembre 2009 :

- d'engager les études préalables à l'enquête d'utilité publique, qui ont pour but de :
 - définir précisément le tracé de la Ligne Nouvelle,
 - s'accorder sur les services attendus,
 - établir le coût du projet et les modalités de son financement.

- d'associer parallèlement l'ensemble des partenaires et des acteurs au projet grâce à un dispositif de dialogue et d'information,

- de solliciter la Commission nationale du débat public afin qu'elle veille au respect de la participation des acteurs.

Cette décision permet d'élaborer un projet mieux défini, compris et partagé, qui rend possible l'accélération des différentes phases d'études.

La Charte précise les objectifs et les modalités de la concertation et fournit aux participants le cadre de leur intervention.

Un garant de la concertation est désigné par Réseau Ferré de France en concertation avec la Commission nationale du débat public. Il veille à la qualité de la concertation et au respect de la Charte par l'ensemble des participants.

Objectifs de la Charte

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

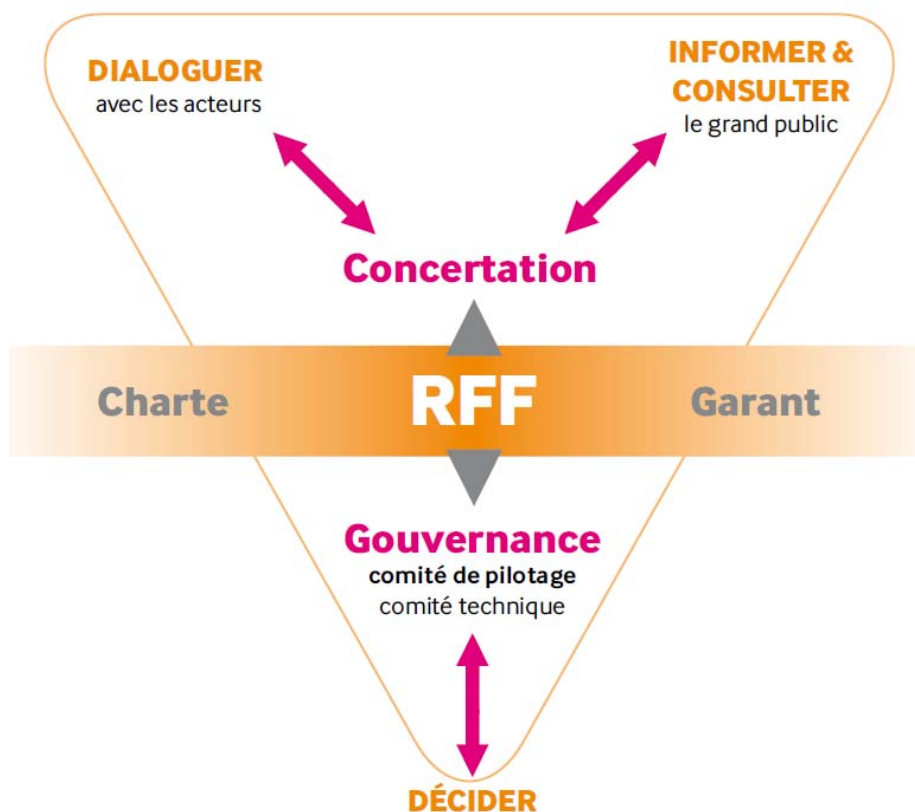
La Charte définit les modalités de gouvernance et de concertation mises en place, les engagements réciproques des participants, les responsabilités de chacun et les règles de bonne conduite applicables à tous.



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Organisation de la concertation

Présentation du projet de la Charte de la concertation



ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

CHARTE DE LA CONCERTATION

La Charte présente la démarche de concertation accompagnant les études préalables à l'enquête d'utilité publique de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan conduites par Réseau Ferré de France.

Réseau Ferré de France s'engage à respecter et à mettre en place les objectifs, les instances et les règles de la concertation décrites dans la Charte.

La Charte s'adresse à tous les partenaires de Réseau Ferré de France et aux acteurs qui souhaitent contribuer à l'élaboration par RFF du projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan.

Chaque acteur participant à la concertation prend connaissance de la Charte et est invité à en respecter les termes.

Le débat public sur le projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan a souligné l'urgence de la réalisation du projet ainsi que l'intérêt de poursuivre la démarche partenariale menée avec l'ensemble des acteurs durant les études préalables au débat.

Sur la base des enseignements du débat public et conformément à la politique nationale de Réseau Ferré de France qui consiste à accompagner les programmes d'études des grands projets ferroviaires par une concertation volontaire et continue, le Conseil d'administration de Réseau Ferré de France a décidé, le 25 novembre 2009 :

- d'engager les études préalables à l'enquête d'utilité publique, qui ont pour but de :
 - définir précisément le tracé de la Ligne Nouvelle,
 - s'accorder sur les services attendus,
 - établir le coût du projet et les modalités de son financement.

- d'associer parallèlement l'ensemble des partenaires et des acteurs au projet grâce à un dispositif de dialogue et d'information.

- de solliciter la Commission nationale du débat public afin qu'elle veille au respect de la participation des acteurs.

Cette décision permet d'élaborer un projet mieux défini, compris et partagé, qui rend possible l'accélération des différentes phases d'études.

La Charte précise les objectifs et les modalités de la concertation et fournit aux participants le cadre de leur intervention.

Un garant de la concertation est désigné par Réseau Ferré de France en concertation avec la Commission nationale du débat public. Il veille à la qualité de la concertation et au respect de la Charte par l'ensemble des participants.

Objectifs de la Charte

La Charte de la concertation organise l'information et le dialogue avec le public et en particulier 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 gouvernance et de concertation mises en place, les engagements réciproques des participants, les responsabilités de chacun et les règles de bonne conduite applicables à tous.



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Organisation de la concertation

L'information du public



Organisation de la concertation

Le dialogue avec les acteurs

Ateliers thématiques



Environnement



Gardiole
Corbières



Agri / Viti /
Foncier



Aménagement



Inondations



Fret

Commissions Consultatives

Comités Partenariaux
d'Information



Les Commissions Consultatives

Un rôle central

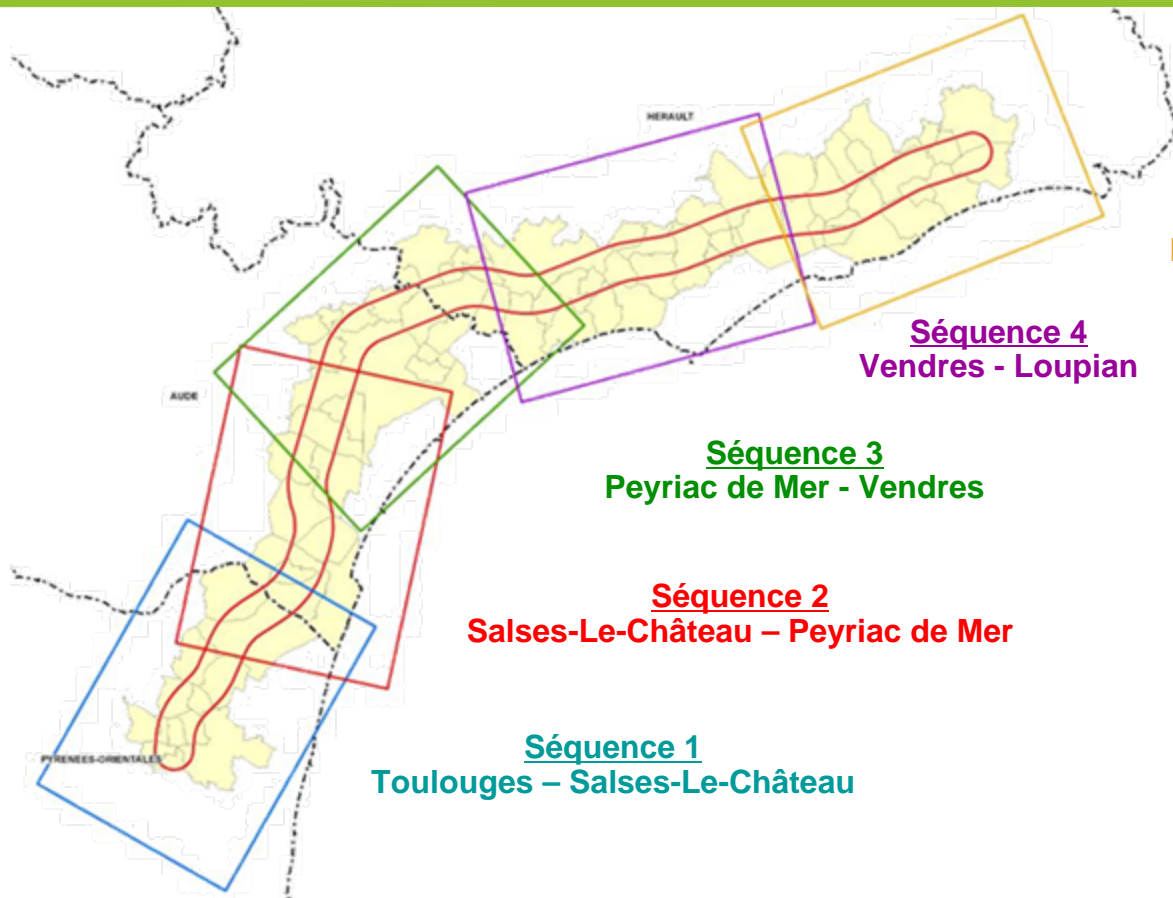
- ➔ Apporter votre **CONNAISSANCE** du territoire
- ➔ Formuler des **AVIS** sur les résultats des études et les productions des ateliers

Commissions
Consultatives
Les Elus

AVIS
Transmission

COFIL
Les financeurs

Le couloir de passage



Séquence 5
Loupian - Lattes

Séquence 4
Vendres - Loupian

Séquence 3
Peyriac de Mer - Vendres

Séquence 2
Salses-Le-Château – Peyriac de Mer

Séquence 1
Toulouges – Salses-Le-Château

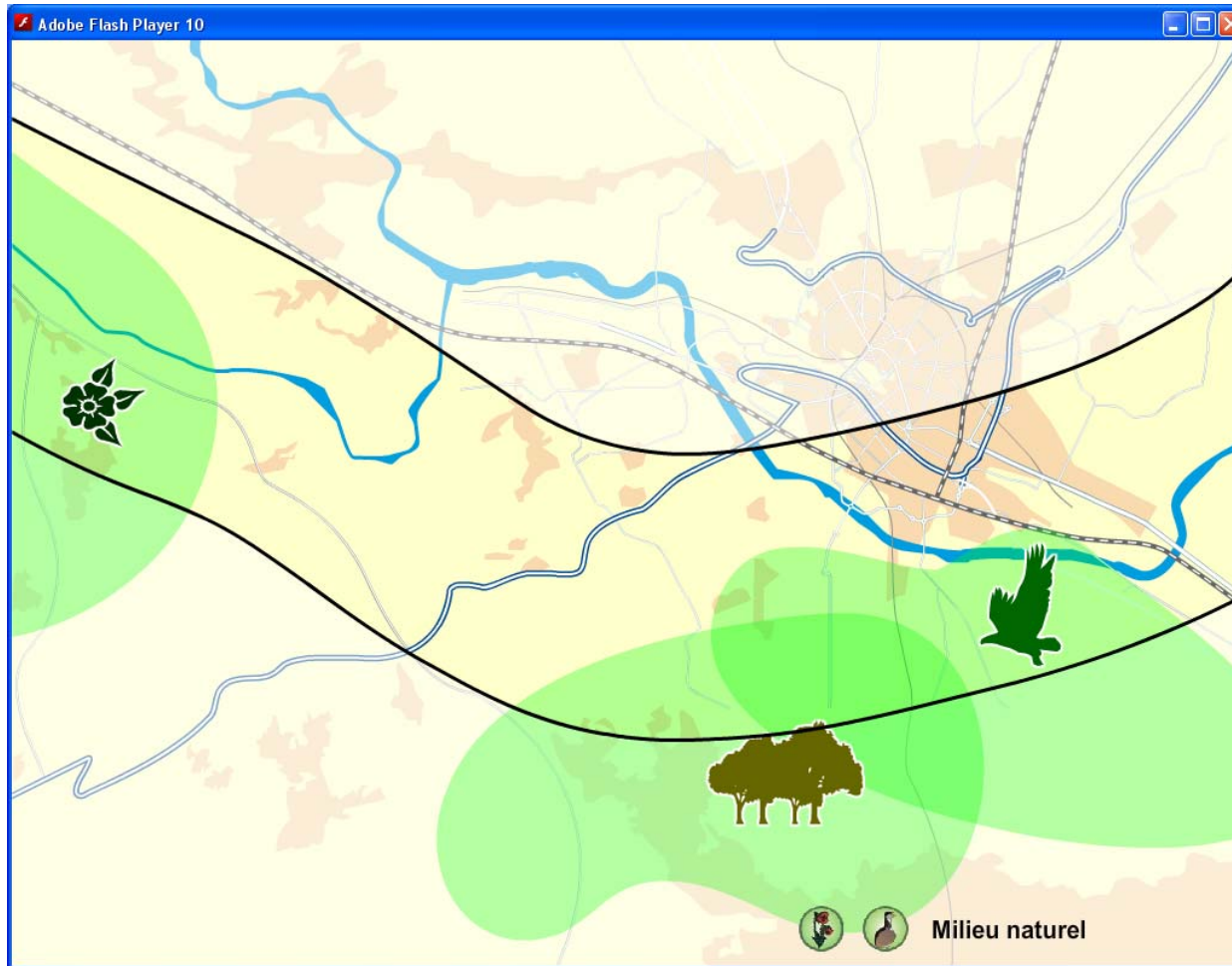
800 km²

74 communes

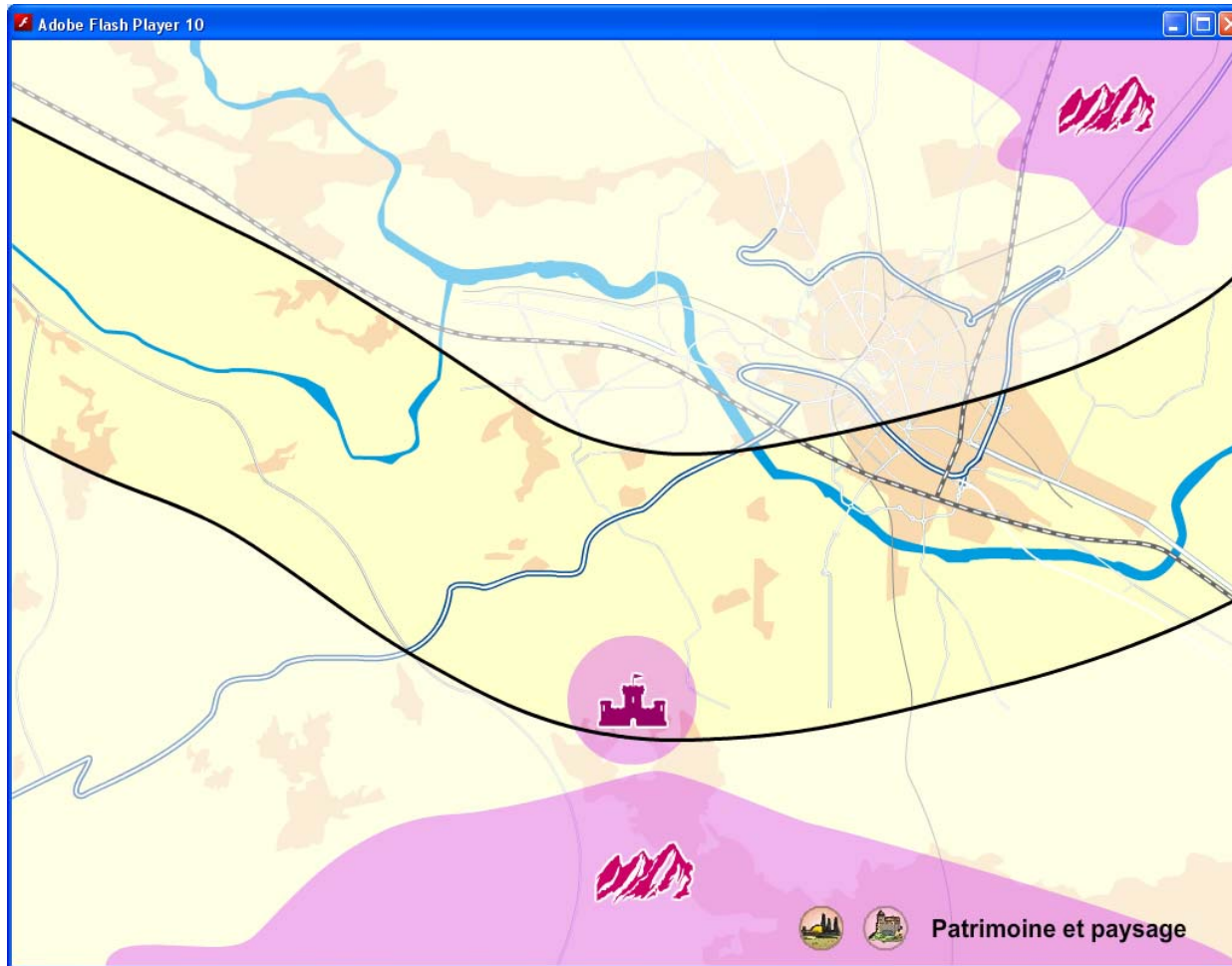
5 séquences

L'environnement :

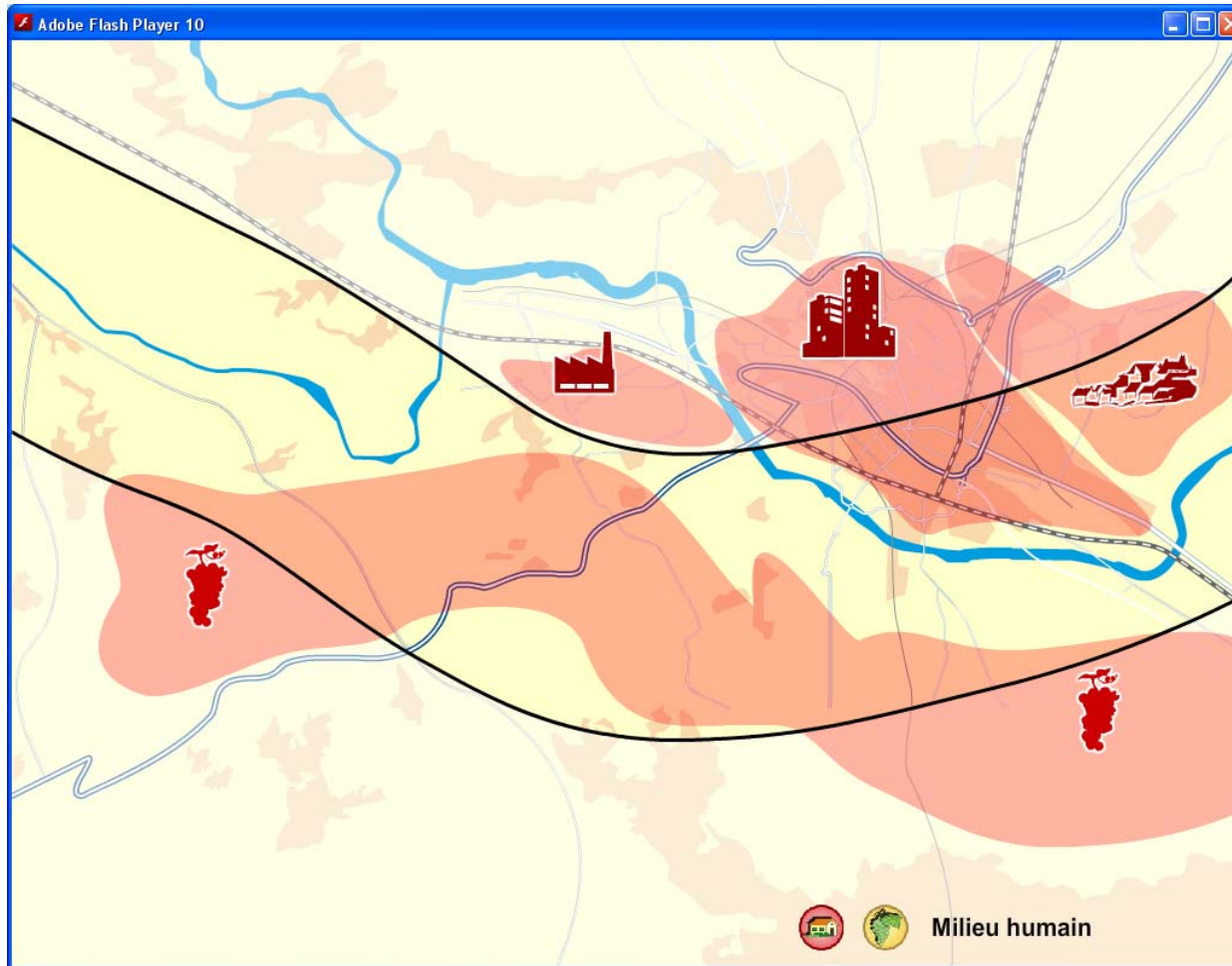
La « porte d'entrée » des études



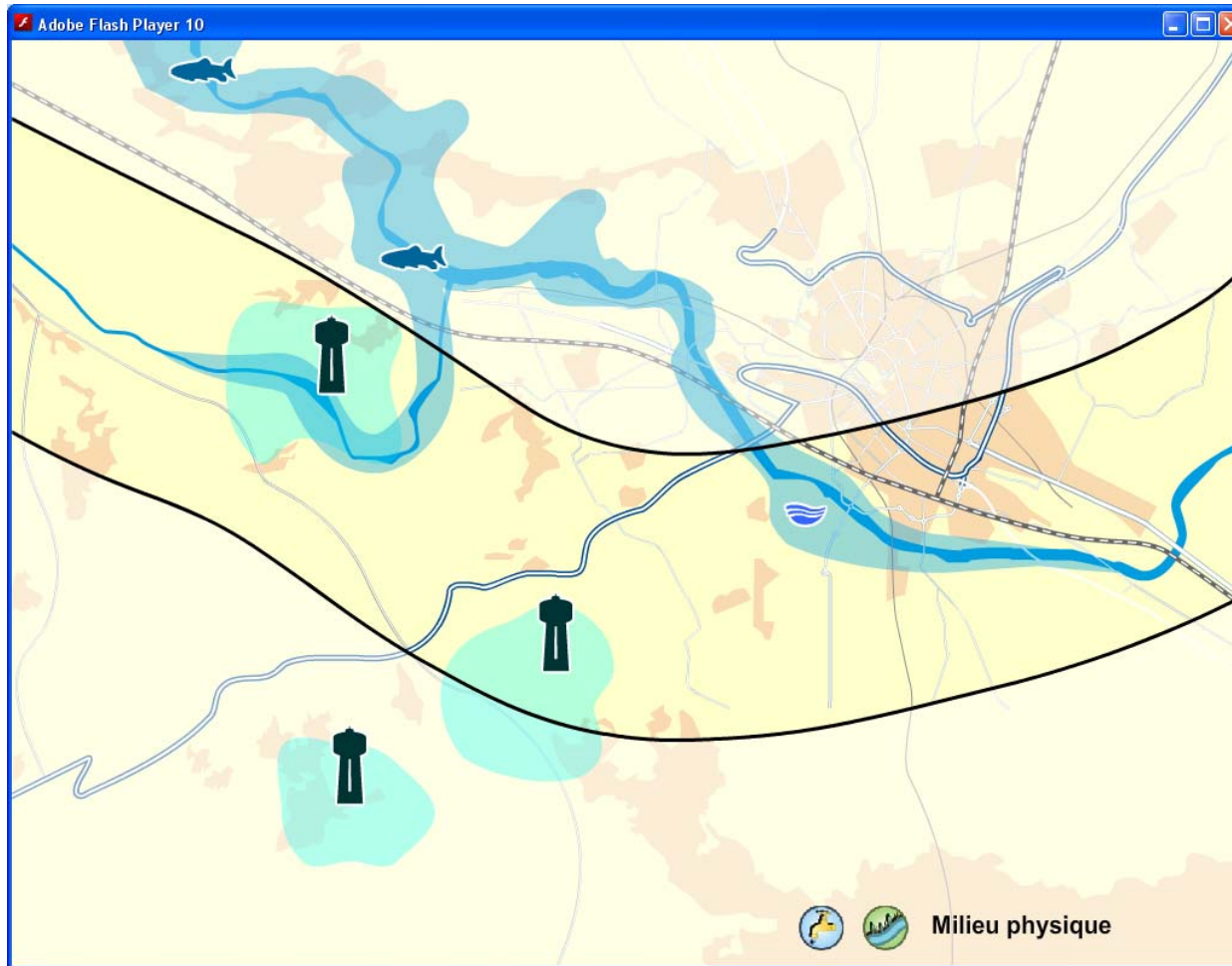
L'environnement : La « porte d'entrée » des études



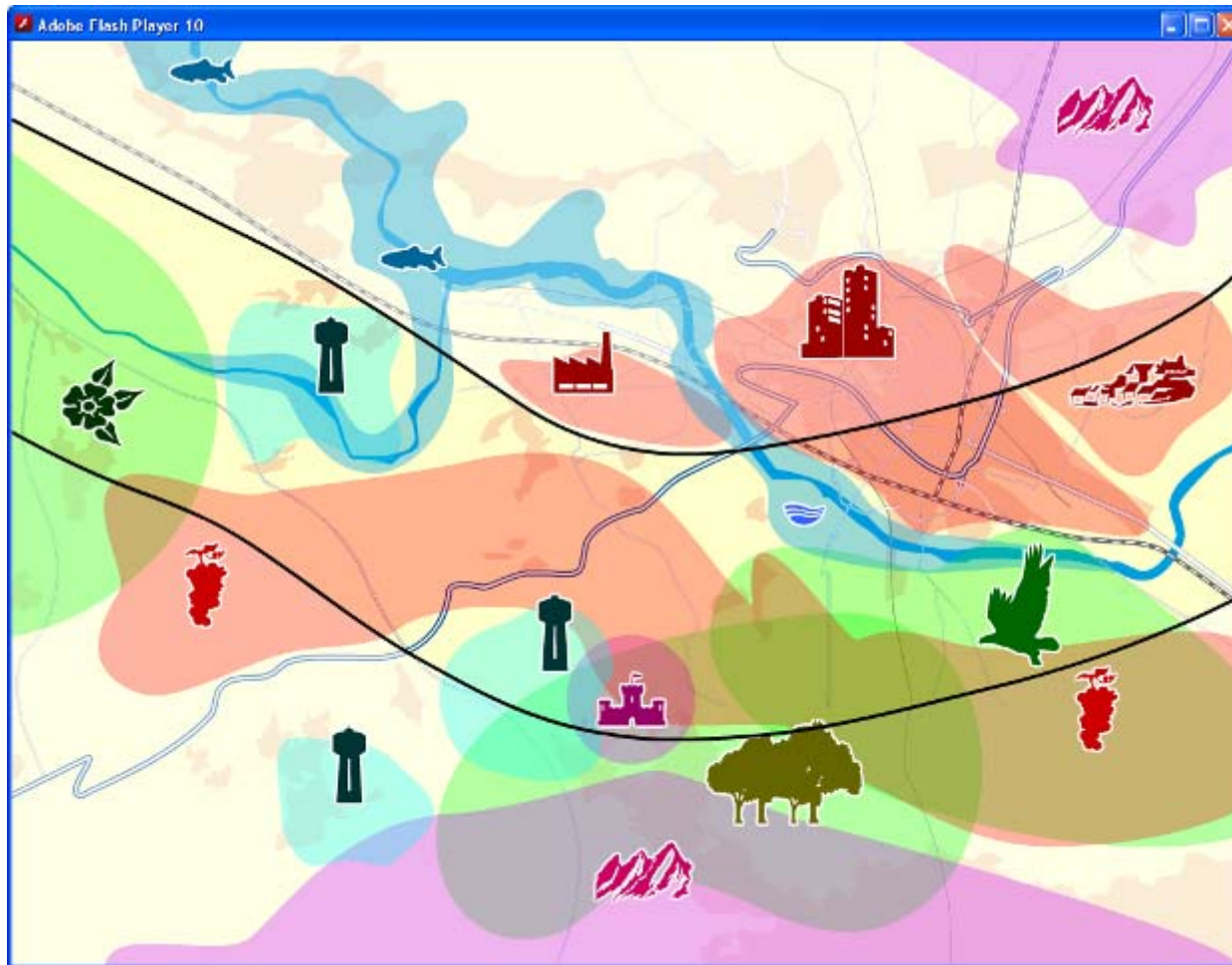
L'environnement : La « porte d'entrée » des études



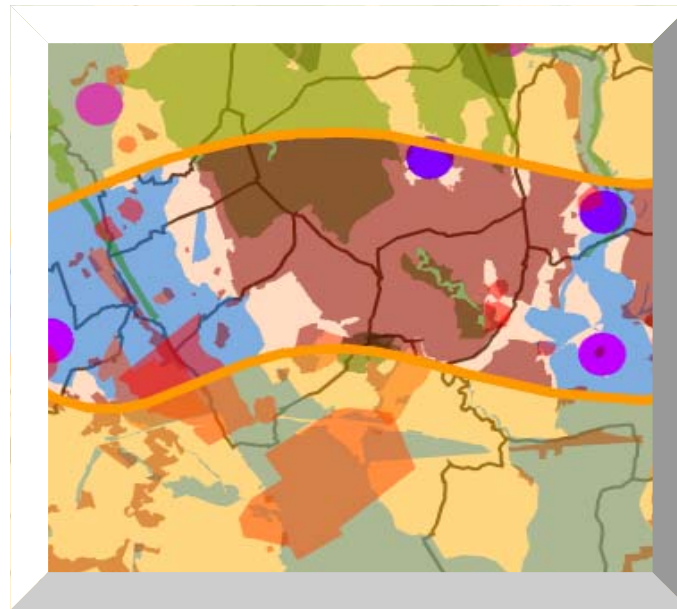
L'environnement : La « porte d'entrée » des études



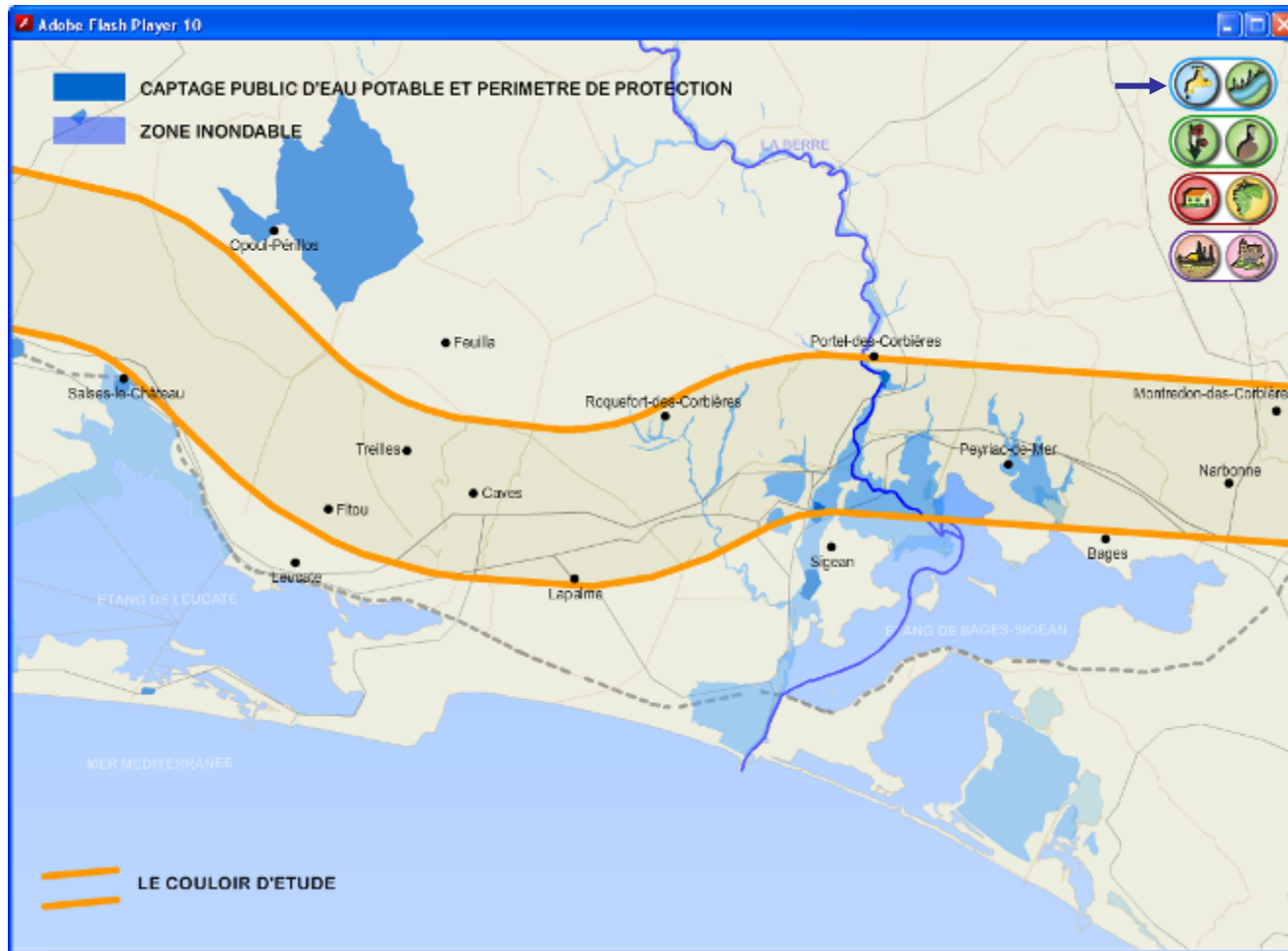
L'environnement : La « porte d'entrée » des études



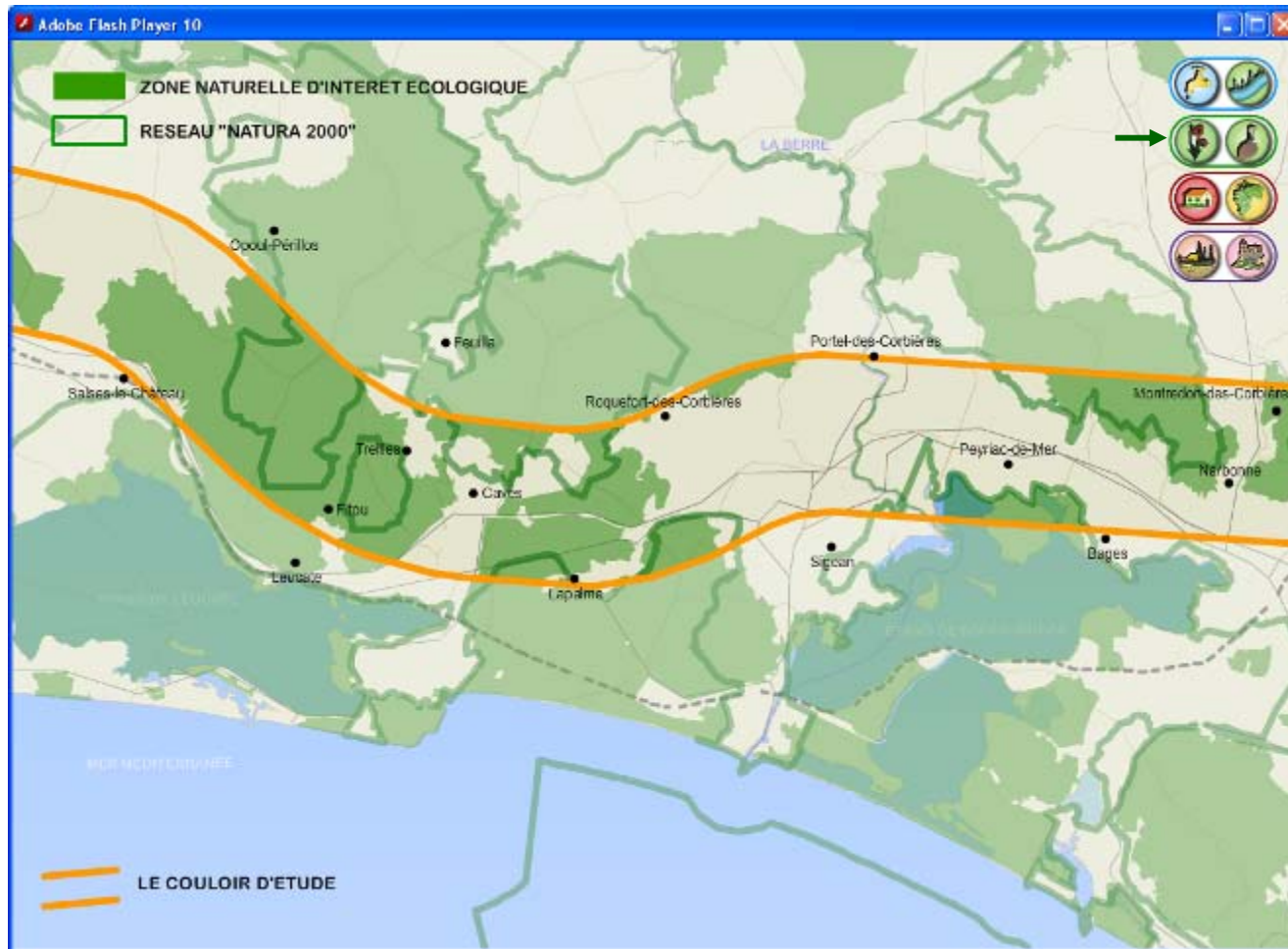
Séquence 2 : les principaux enjeux



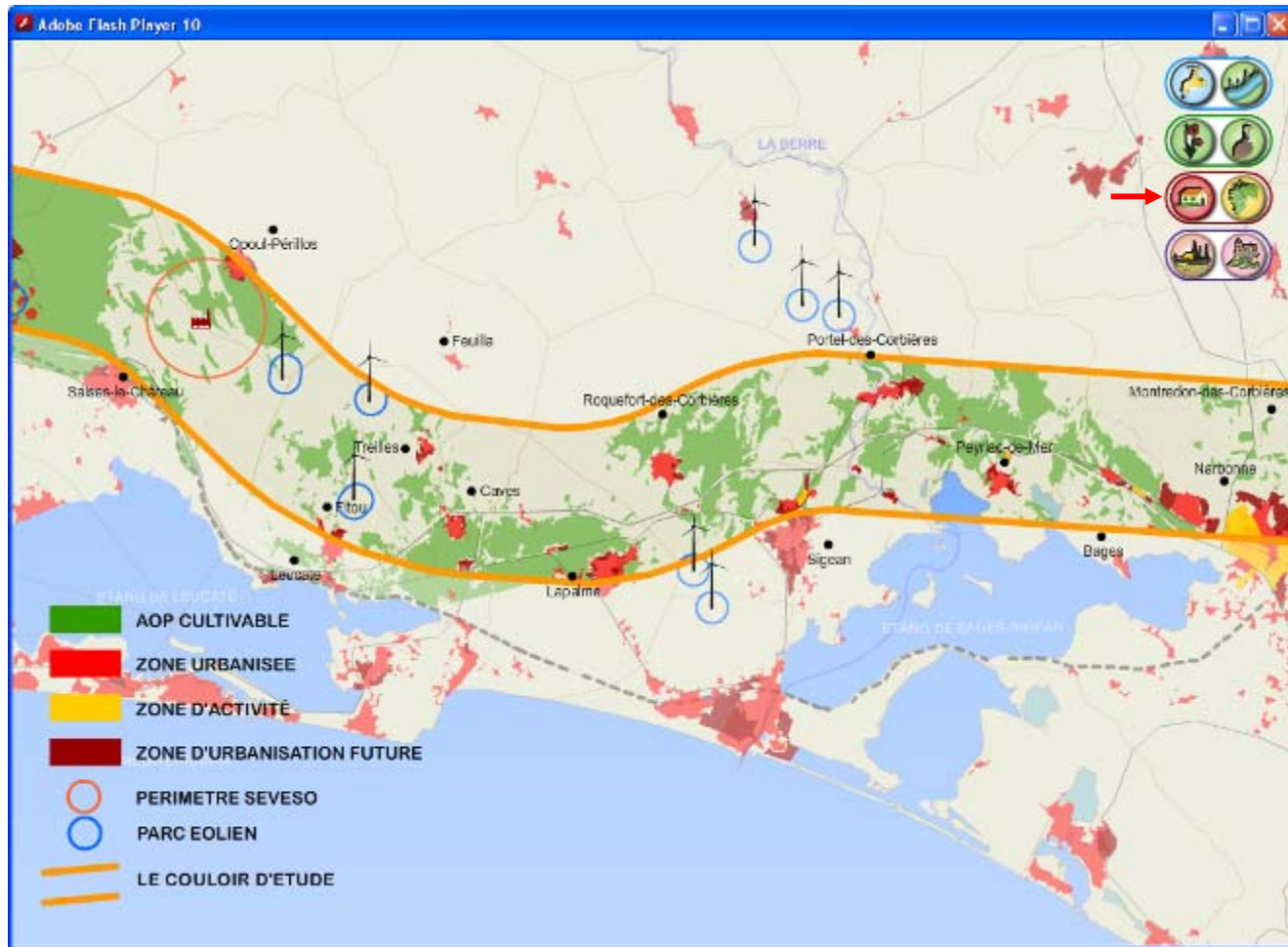
Séquence 2 : les principaux enjeux



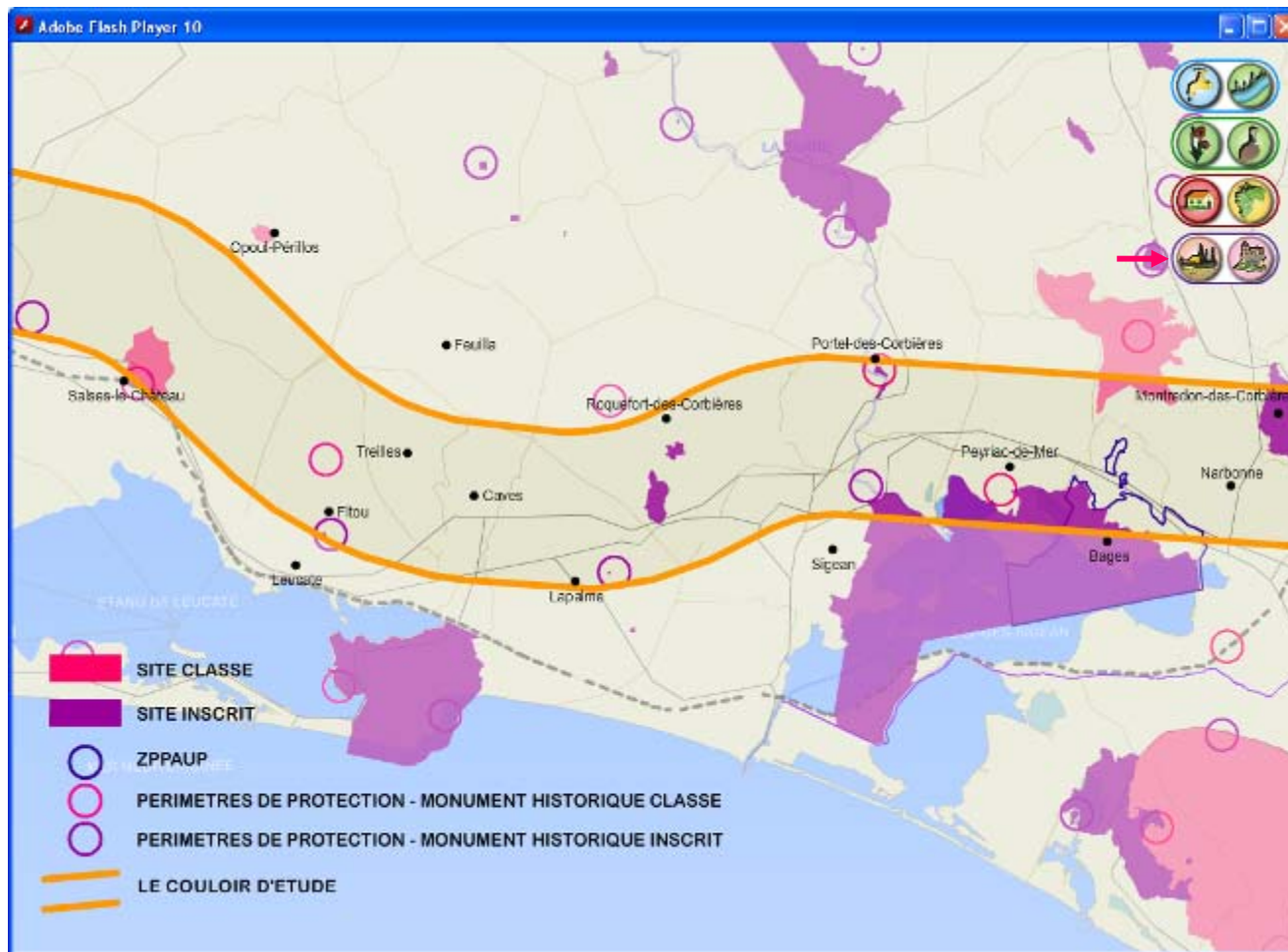
Séquence 2 : les principaux enjeux



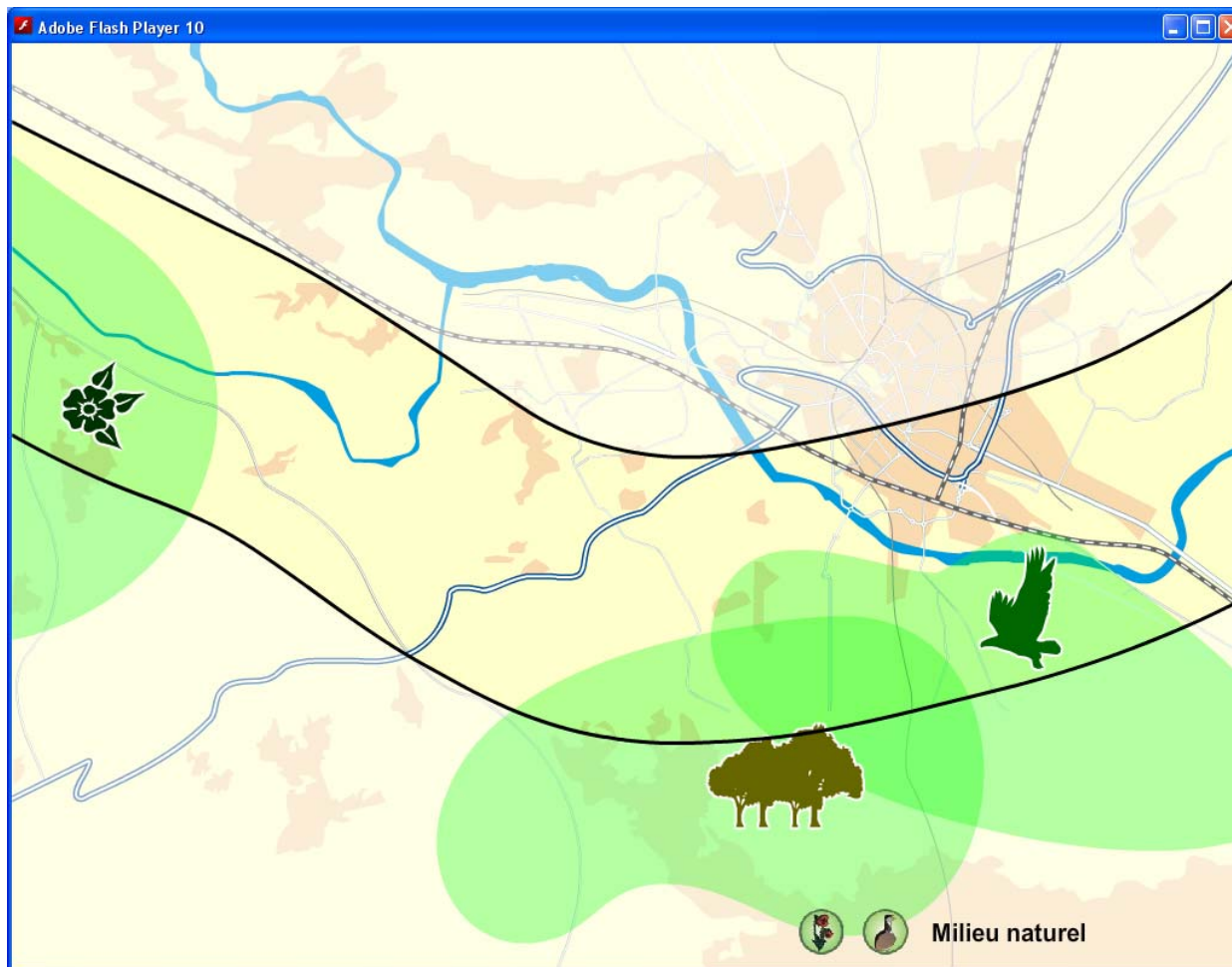
Séquence 2 : les principaux enjeux



Séquence 2 : les principaux enjeux

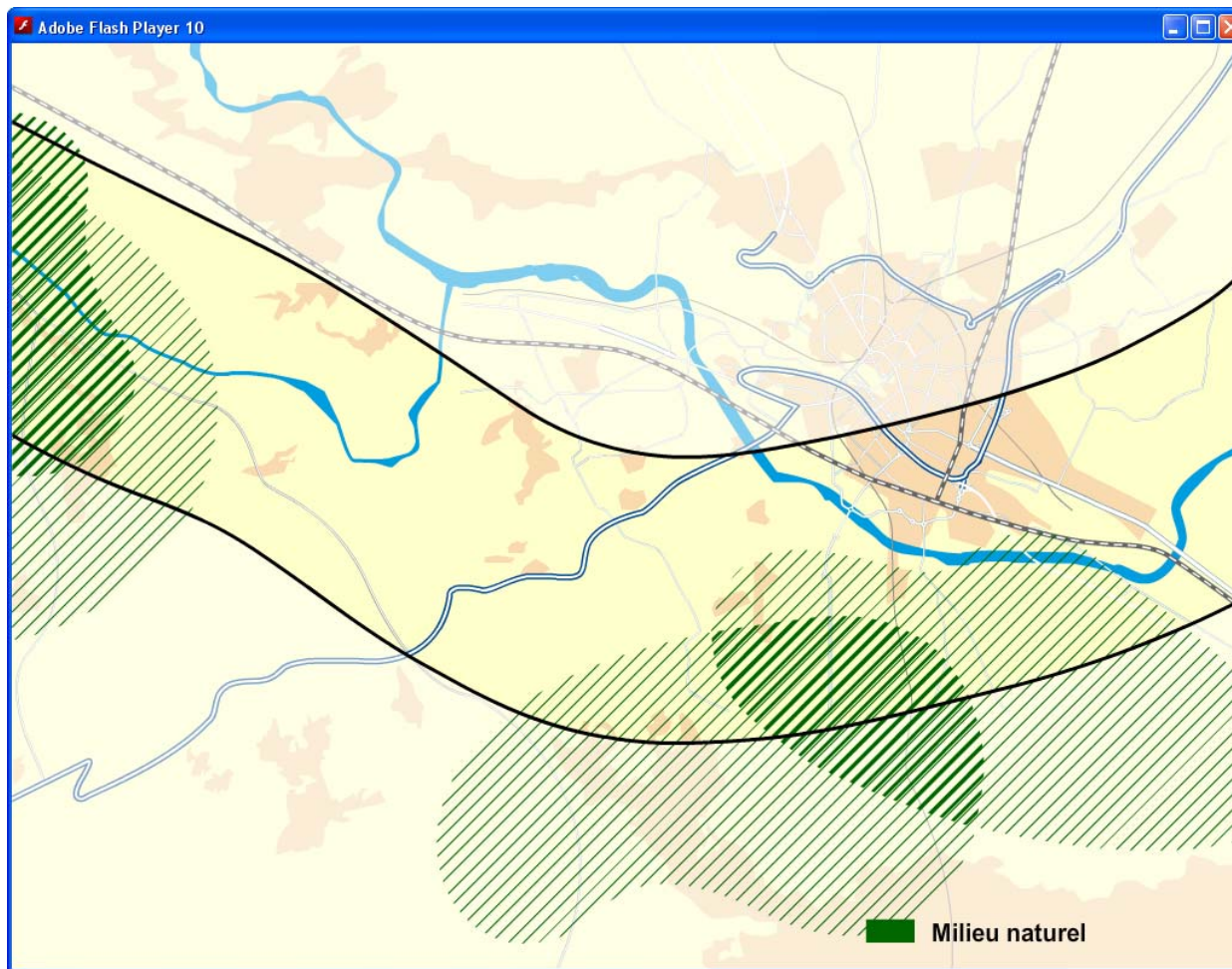


La synthèse des enjeux



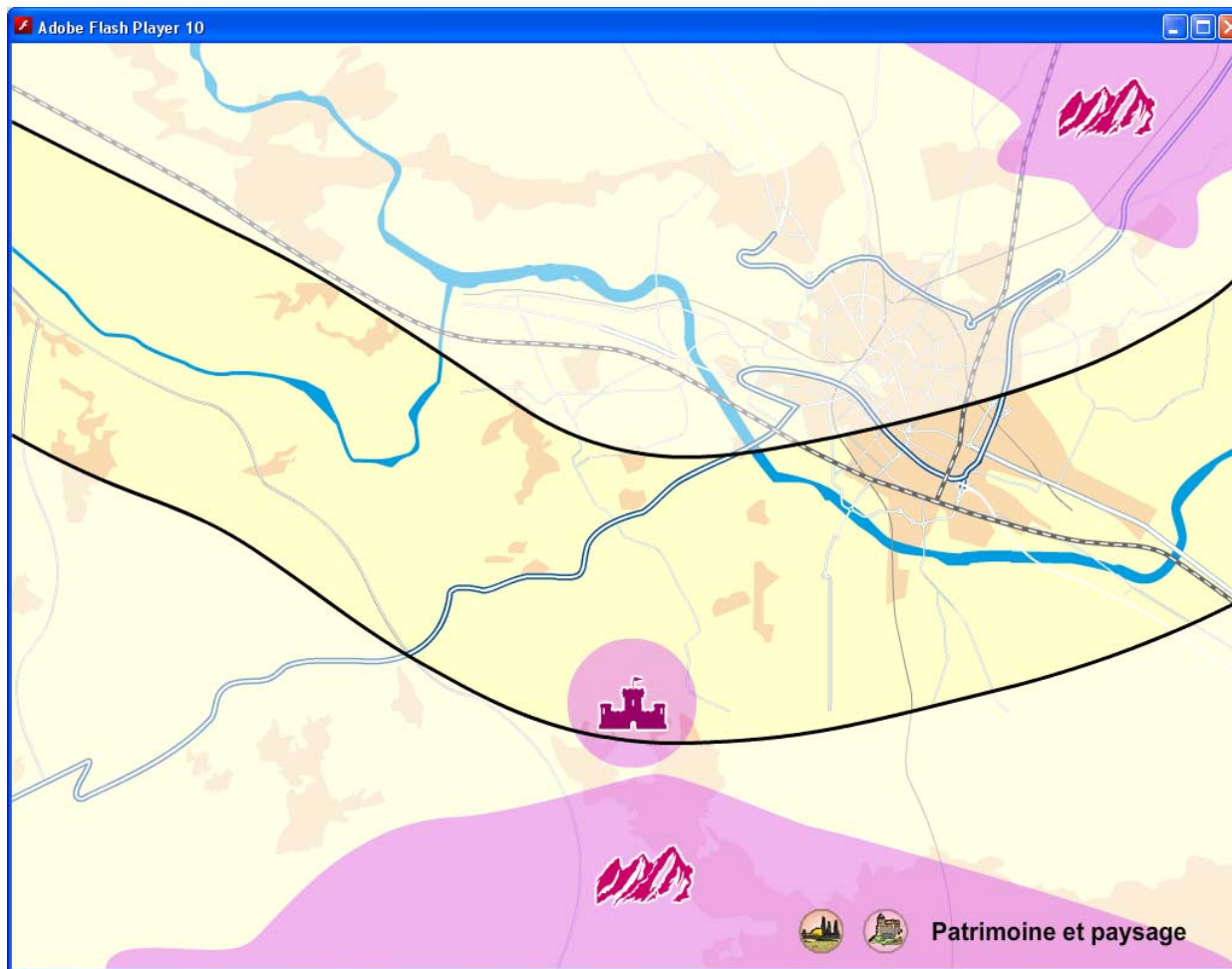
Les enjeux sont reportés, par famille, sur le couloir de passage.

La synthèse des enjeux



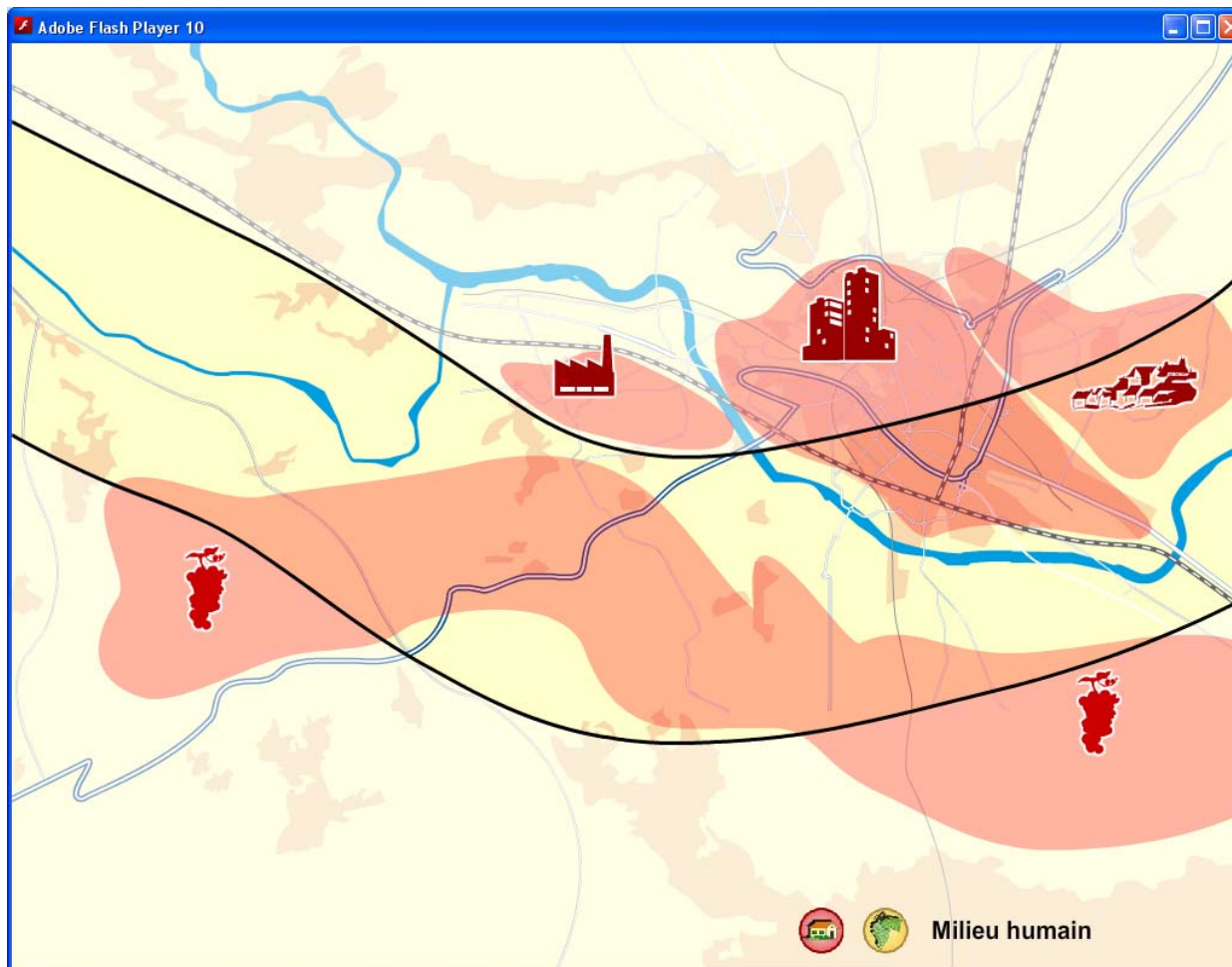
*Chaque donnée brute est traduite en niveau de sensibilité,
l'épaisseur des hachures traduit ce niveau de sensibilité.*

La synthèse des enjeux



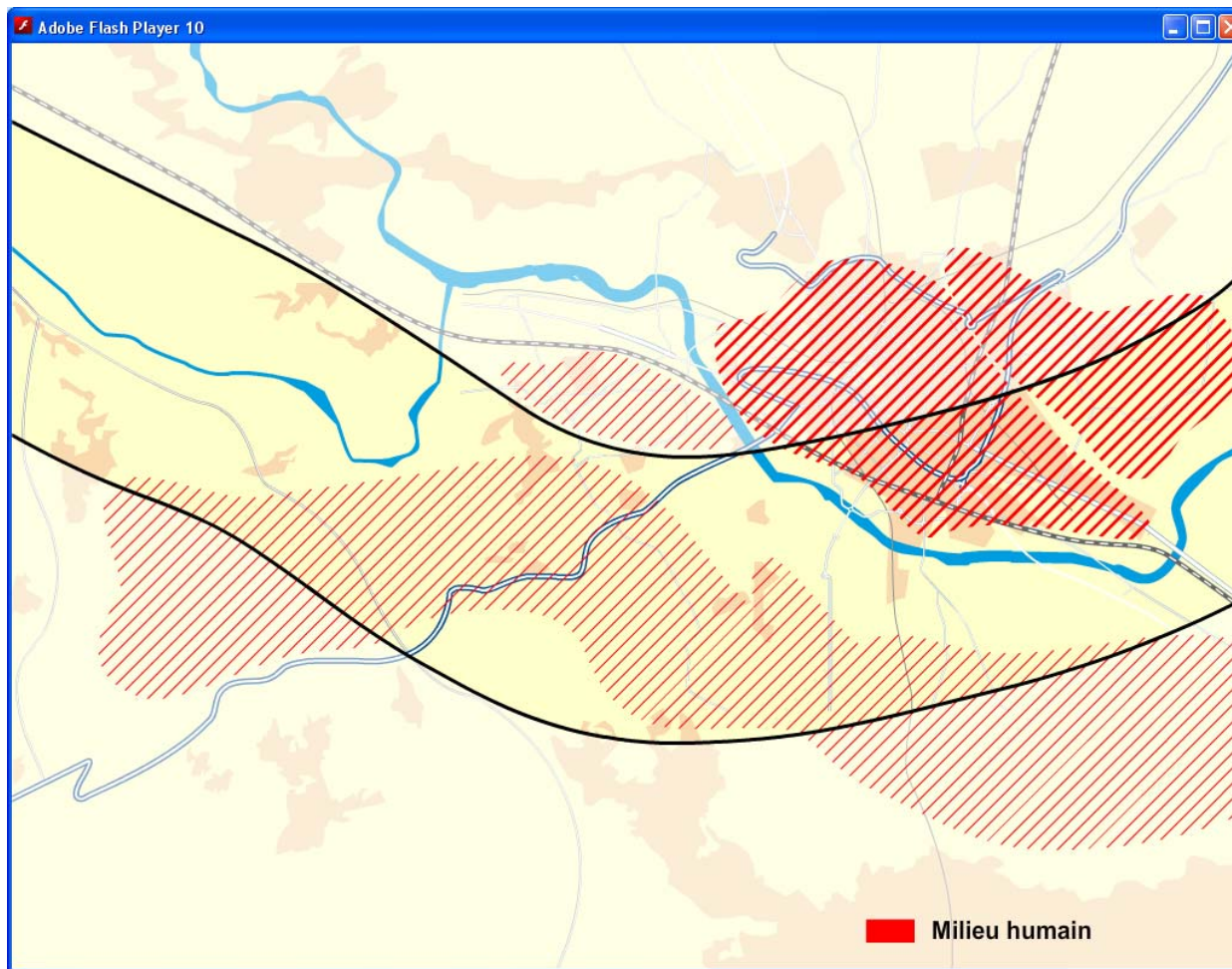
Les enjeux sont reportés, par famille, sur le couloir de passage.

La synthèse des enjeux



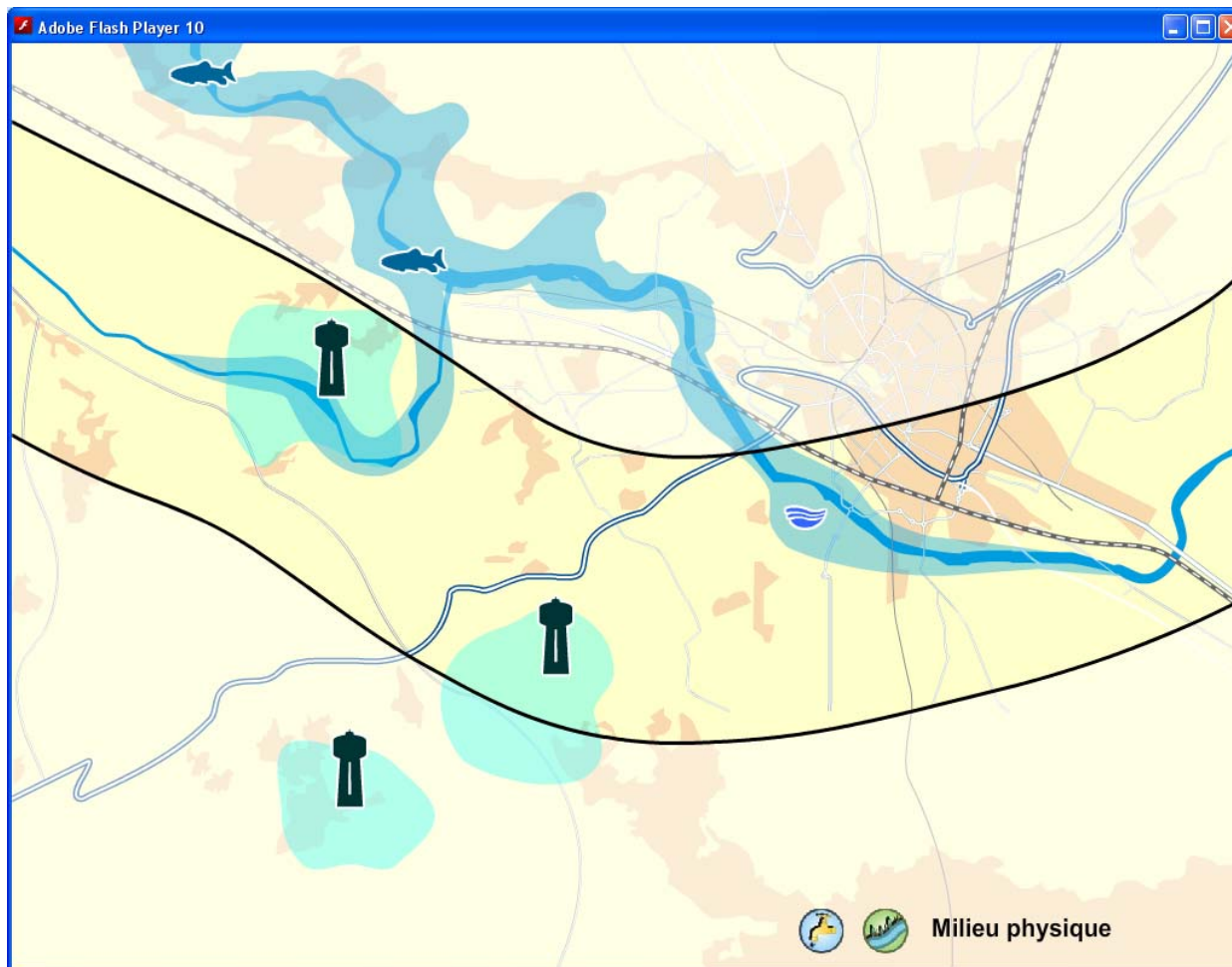
Les enjeux sont reportés, par famille, sur le couloir de passage.

La synthèse des enjeux



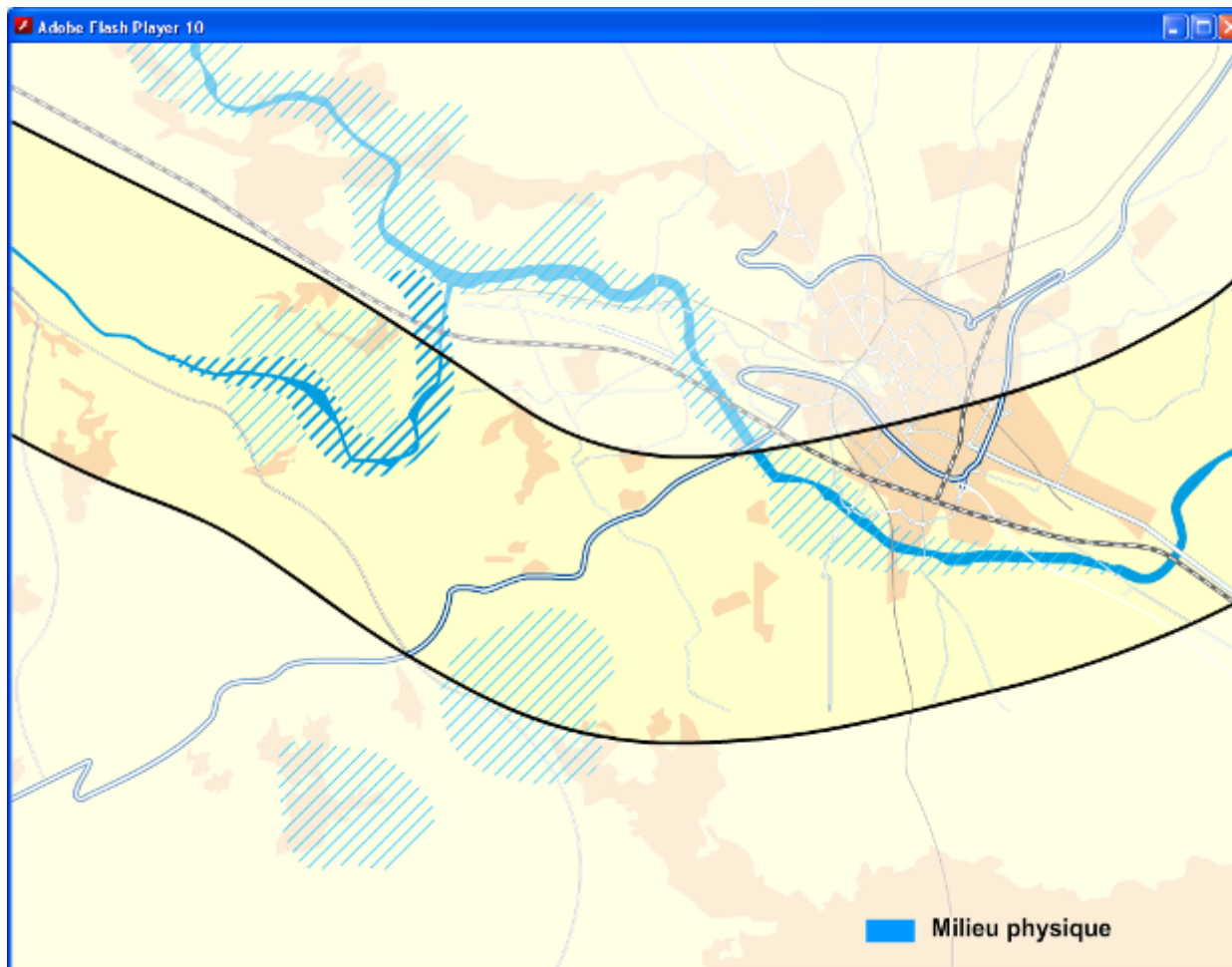
*Chaque donnée brute est traduite en niveau de sensibilité,
l'épaisseur des hachures traduit ce niveau de sensibilité.*

La synthèse des enjeux



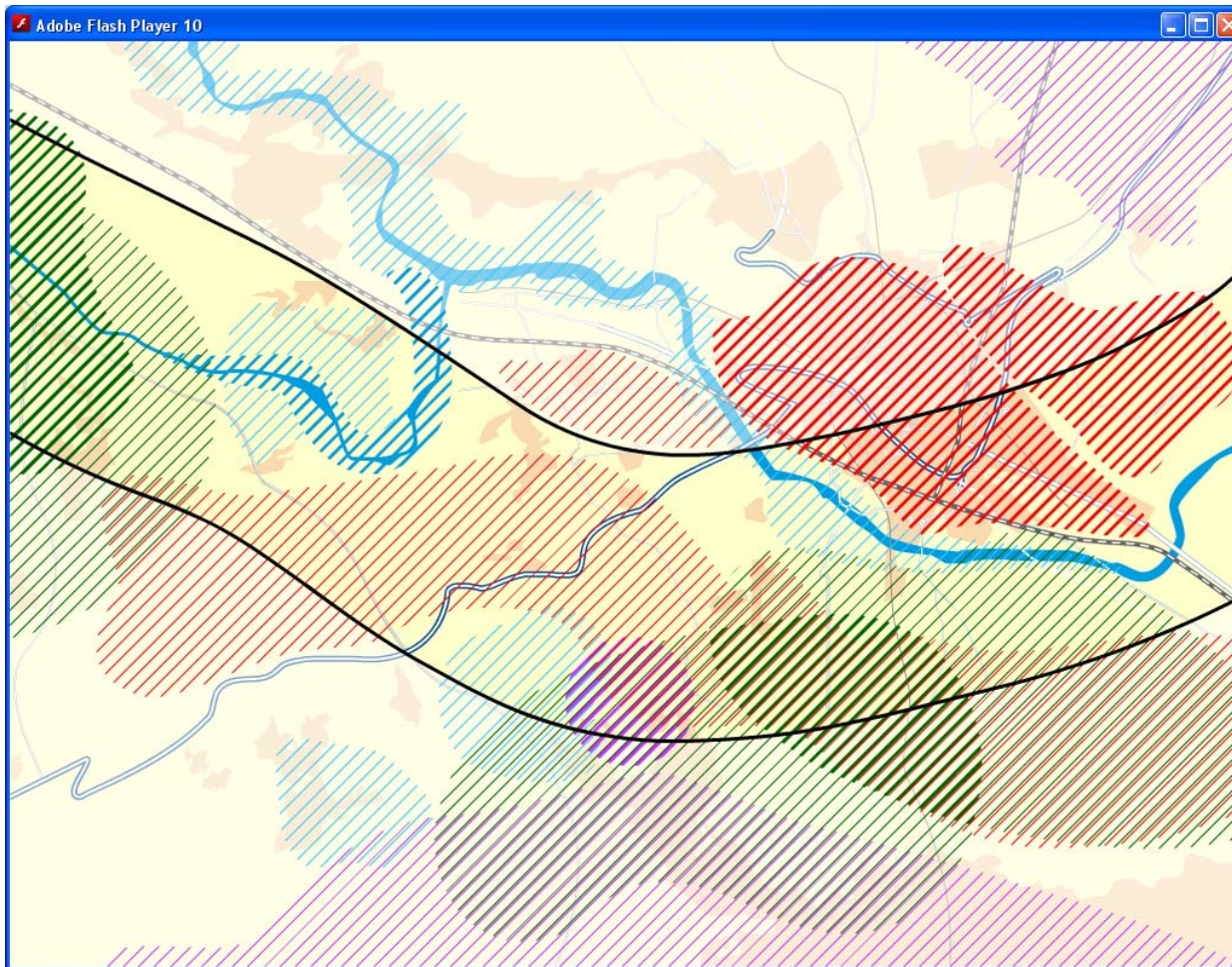
Les enjeux sont reportés, par famille, sur le couloir de passage.

La synthèse des enjeux

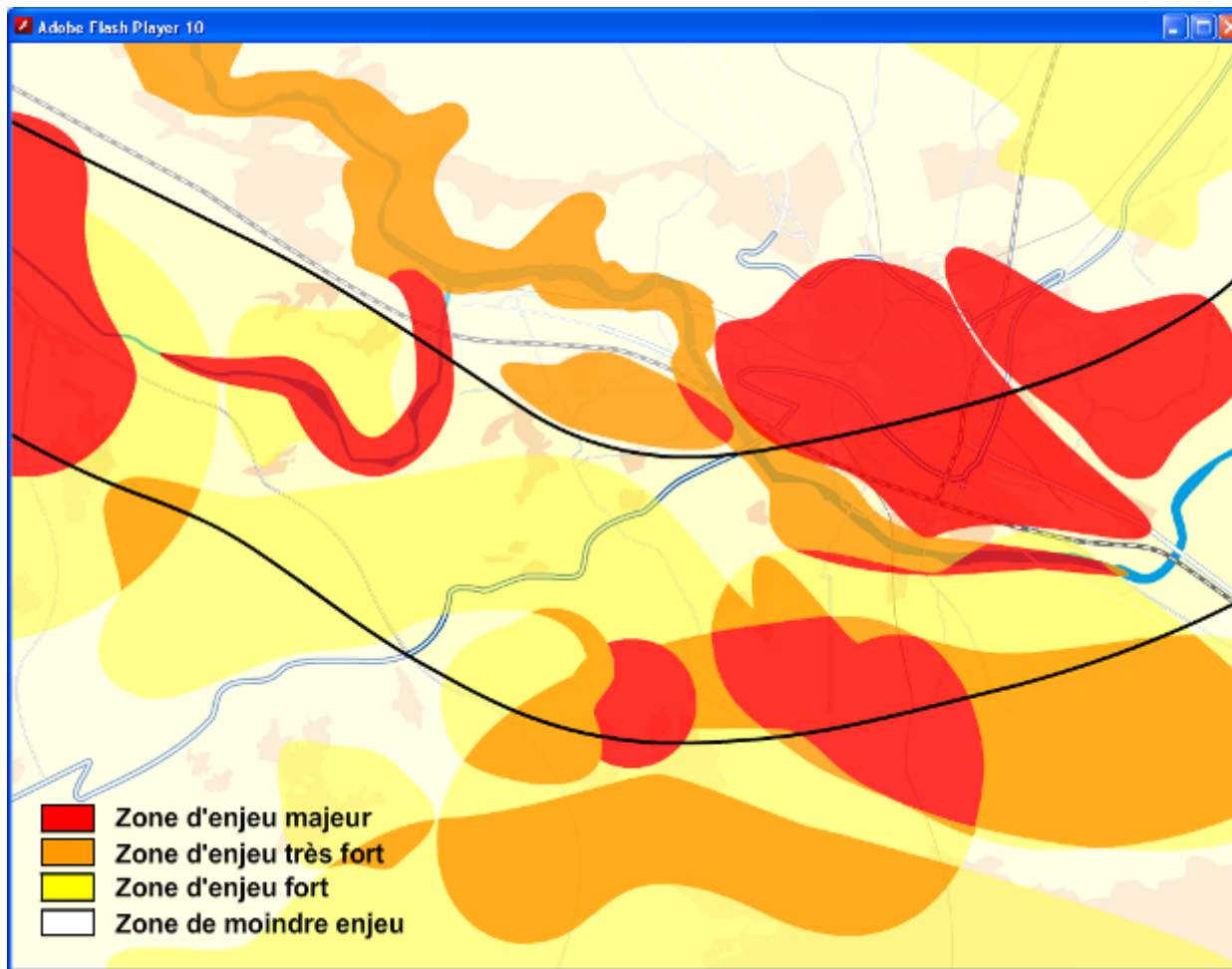


*Chaque donnée brute est traduite en niveau de sensibilité,
l'épaisseur des hachures traduit ce niveau de sensibilité.*

La synthèse des enjeux

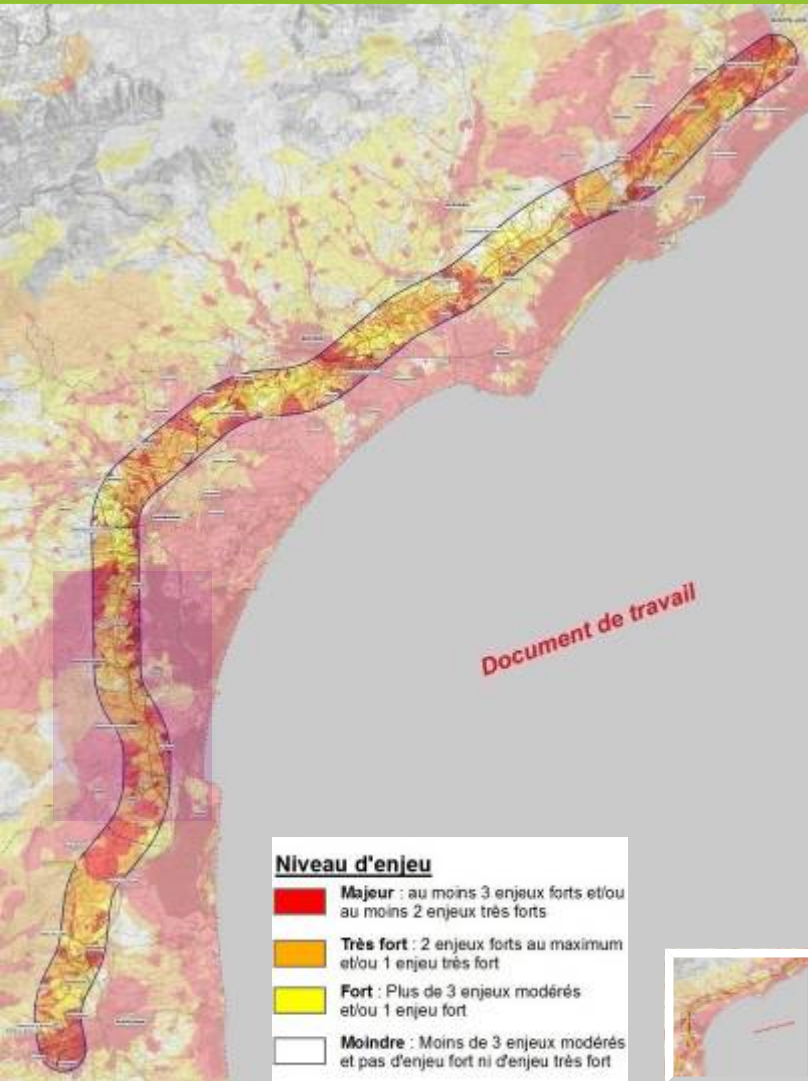


La synthèse des enjeux



La carte de synthèse est traduite en 4 niveaux d'enjeux pour faciliter sa lisibilité.

La synthèse des enjeux sur l'ensemble du couloir d'étude

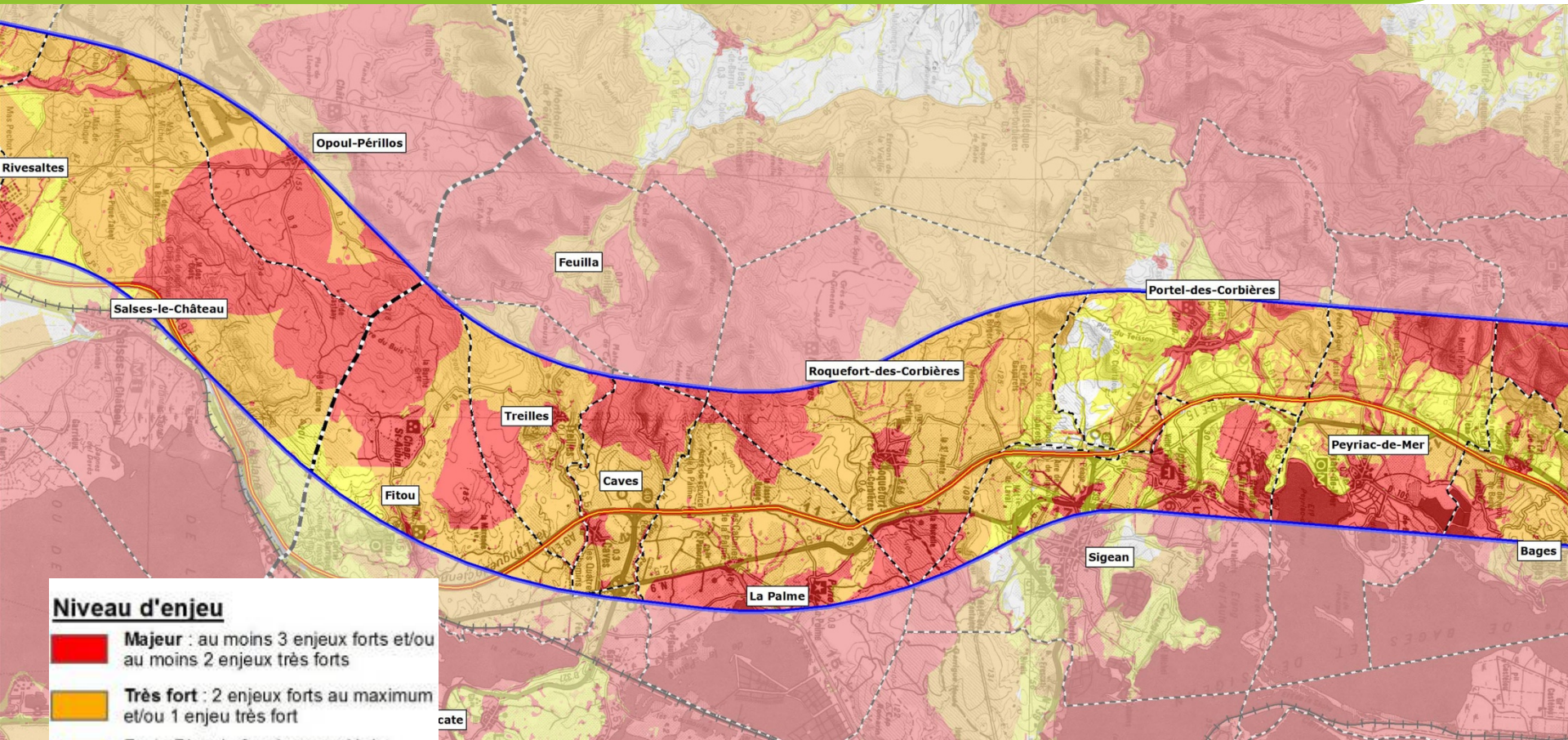


Une aire d'étude contrastée

Des zones de fort cumul d'enjeu dans certains secteurs

Un environnement remarquable, à préserver au maximum dans la réflexion sur les options de passage

Séquence 2 : Synthèse des enjeux



Niveau d'enjeu

- Majeur** : au moins 3 enjeux forts et/ou au moins 2 enjeux très forts
- Très fort** : 2 enjeux forts au maximum et/ou 1 enjeu très fort
- Fort** : Plus de 3 enjeux modérés et/ou 1 enjeu fort
- Moindre** : Moins de 3 enjeux modérés et pas d'enjeu fort ni d'enjeu très fort

Déterminer les options de passage

Concilier :

L'Environnement

Besoins fonctionnels

Permettre une vitesse minimale de circulation (V300 voyageurs et V120 fret)

- Rayons de courbure mini

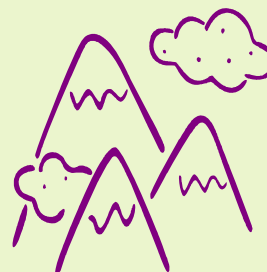
Assurer la desserte locale

- Implantation de gares et/ou de raccordements

Connecter la LN au RFN (lignes Montpellier – Perpignan et Toulouse - Narbonne)

- Création de raccordements

Contraintes techniques



Relief



Contexte hydraulique

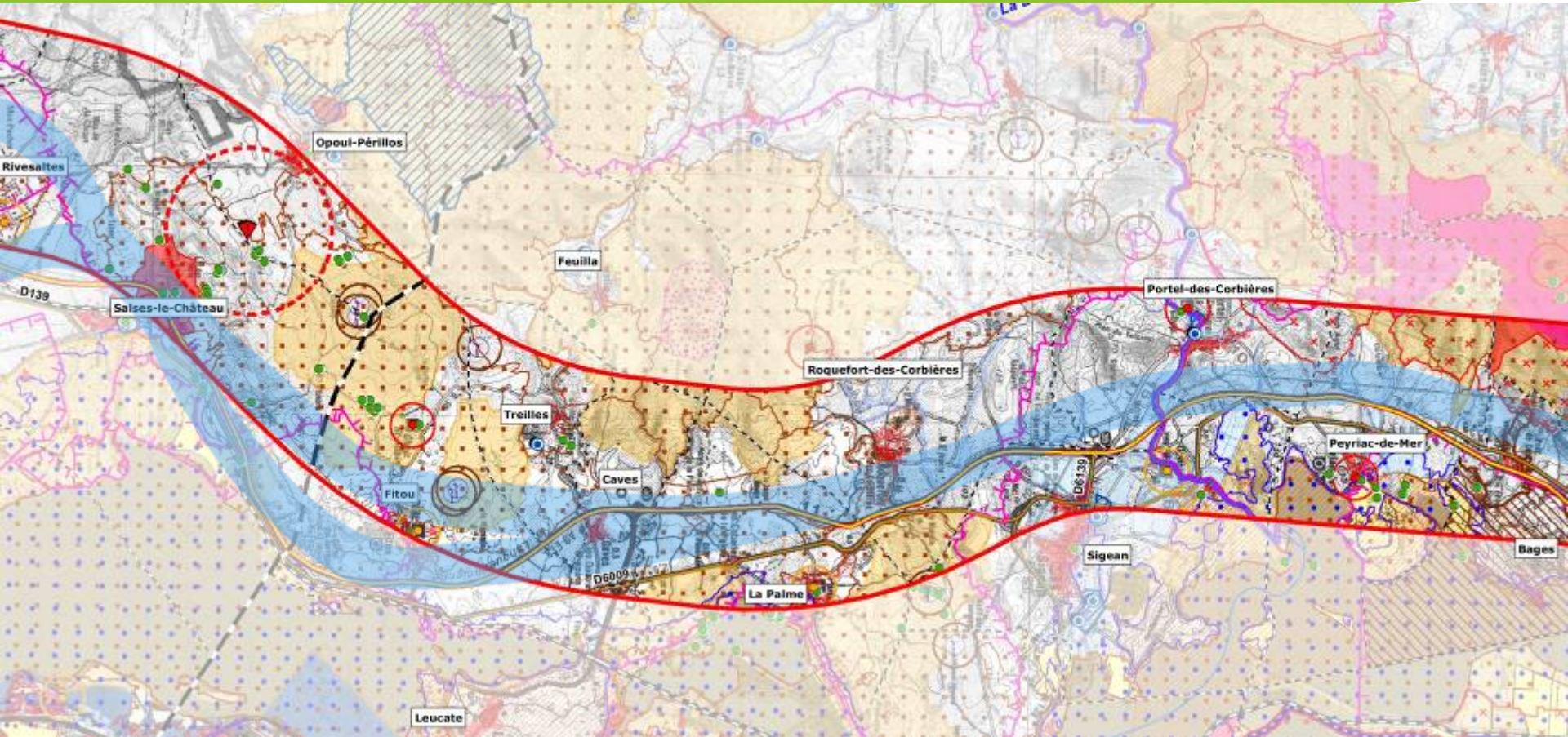


Infrastructures



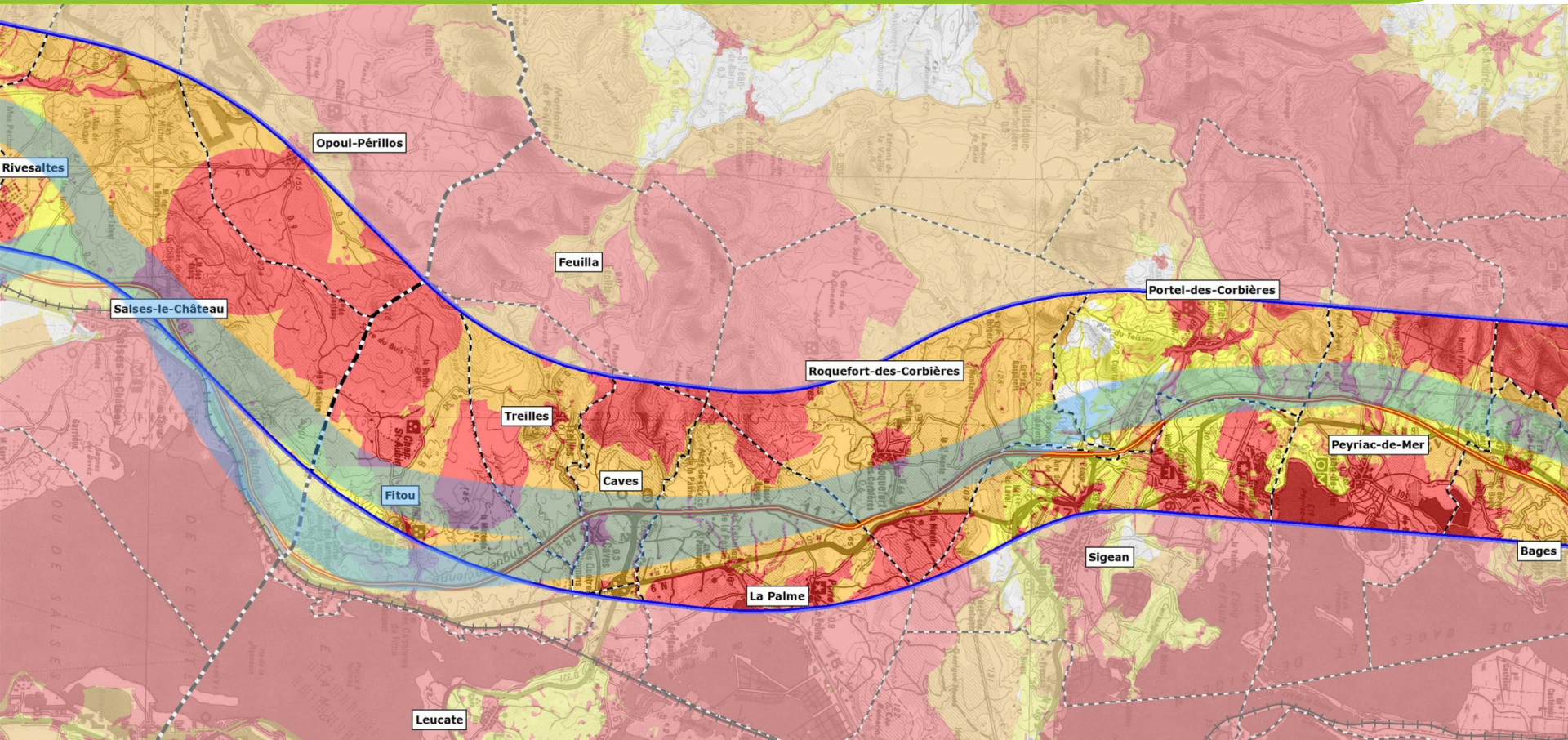
« Ponctuelles »

Séquence 2 : les 1^{ères} réflexions de l'atelier Environnement



Les traits bleus figurent les options de passage dessinées par l'atelier environnement

Séquence 2 : les 1^{ères} réflexions de l'atelier Environnement

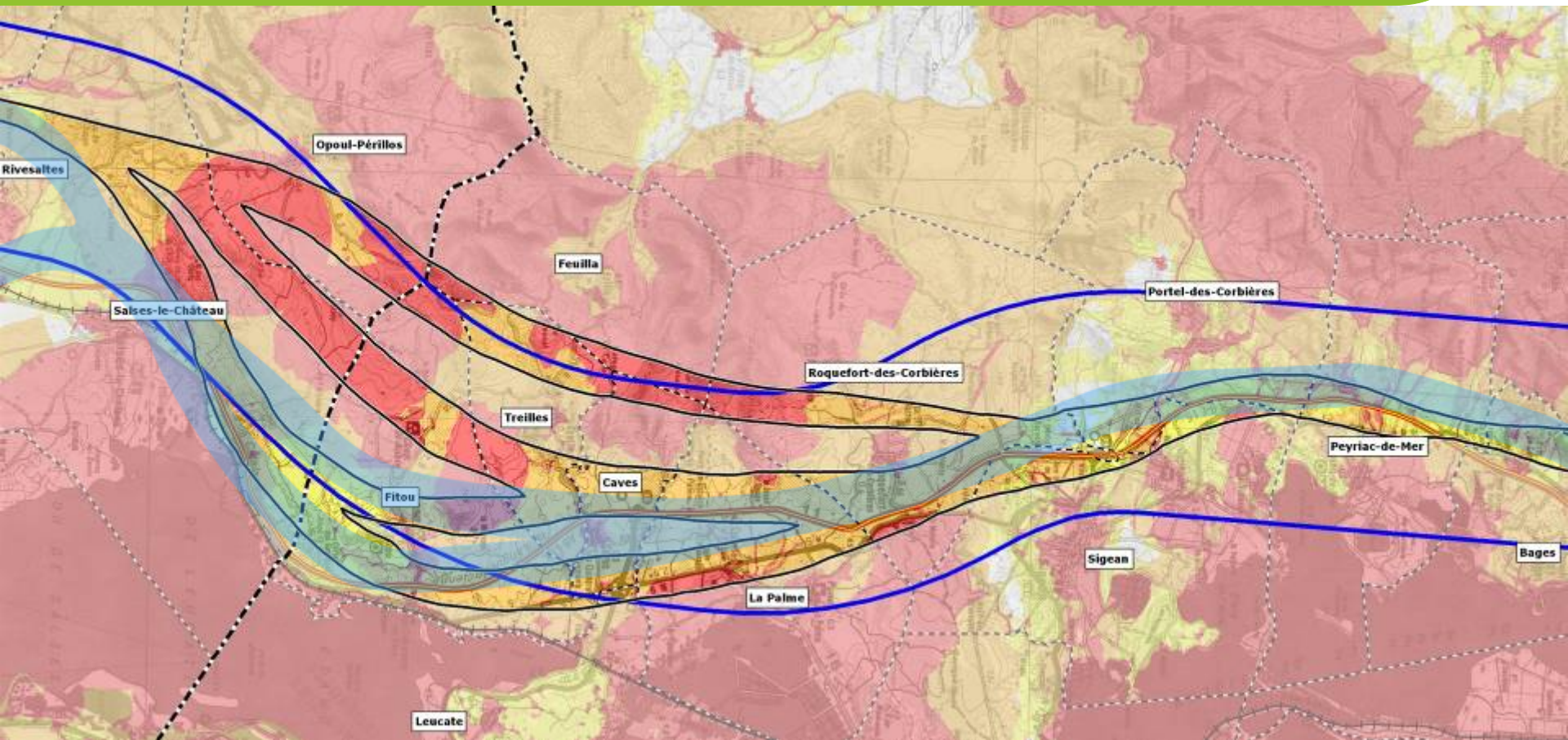


Les traits bleus figurent les options de passage dessinées par l'atelier environnement

— Votre avis est nécessaire !



Séquence 2 : les 1ères réflexions de RFF sur les options de passage



Les traits bleus figurent les options de passage dessinées par l'atelier environnement

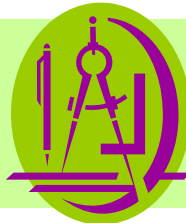
Les prochaines étapes des études

Comparaison des options de passage



Critères environnementaux
(impacts résiduels après mesures)

Coûts et performances



Possibilités d'évolution des
fonctionnalités

Etude approfondie de l'option
de passage préférentielle





LISBOA - SALAMANCA - MADRID - BARCELONA - NARBONNE - MARSEILLE - VILNIUS
SVERIGE - DANMARK - SUOMI - DEUTSCHLAND - SLOVENSKO - EESTI - SLOVENIJA - ELLÄS - PORTUGAL - ESPAÑA - POLSK
- PARIS - KØBENHAVN - CALAIS - DOVER - LONDON - MONTPELLIER - WARSZAWA - BRISTOL - BRUXELLES - PERPIGNAN - DEN HAAG - AMSTERDAM - DORTMUND - BÉZIERS - HANNOVER - BERLIN - N
LISBOA - SÈTE - SALAMANCA - MADRID - BARCELONA - N
BELGIQUE - UNITED KINGDOM - ČESKÁ REPUBLIKA - SVERIGE - DANMARK - SUOMI - DEUTSCHLAND - SLOVENSKO - EESTI - SLOVENIJA - ELLÄS - PORTUGAL - ESPAÑA - POLSKA - FR
OUVERTURE - INNOVATION - INTERCONNEXION - PARTENARIAT - ÉCO-RESPONSABILITÉ - RÉSEAU - AVENIR - MOBILITÉ - ACCÈS - EUROPE - TERRITOIRES - ÉVOLUTION - PERFORM
BERLIN HAUPTBAHNHOF - LONDON SAINT PANCRAS - DUBLIN HEUSTO

Première Commission Consultative

La Palme - 14 septembre 2010

ligne nouvelle Montpellier-Perpignan


RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE