

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



BERN—STRASBOURG—NANCY—NINIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSAWA—BRISTOL—BRUXELLES—DEN HAAG—AMSTERDAM—GÖRTMUND—HANNOVER—STRAßBURG—DACHAU—MÜNCHEN
BELGIQUE—UNITED KINGDOM—ČESKÁ REPUBLIKA—SVÉRIKE—DANMARK—SUOMI—DEUTSCHLAND—SLOVENSKO—ESTI—SLOVENIJA—ELLÁS—PORTUGAL—ESPAÑA—POLSKA—FRANKREICH
OUVERTURE—INNOVATION—INTERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE
BERLIN HAUPTBAHNHOF—LONDON SAINT PANCRAS—DUBLIN HEUSTON



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.



UN DÉBAT PUBLIC RICHE D'ENSEIGNEMENTS



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

Pour la grande majorité des acteurs, la ligne nouvelle est perçue comme :

- Le 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 trains 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 financé

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

EXCELLENCE ENVIRONNEMENTALE ET CONCERTATION APPROFONDIE

Élaborer le projet le plus utile

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.

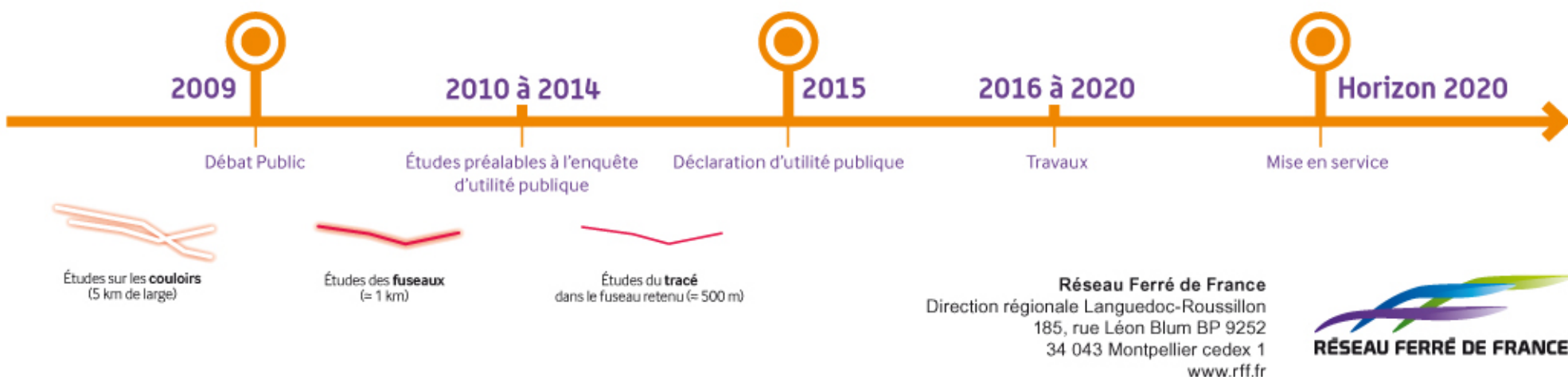
La concertation territoriale associe l'ensemble des acteurs à l'élaboration du projet

- 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 l'esprit du Grenelle Environnement.

L'information et l'expression continues du public

- site Internet sur le projet,
- documents d'information journal dédié ou lettre d'information périodique,
- expositions,
- réunions publiques...

LES GRANDES ÉTAPES



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'Etat 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'inscrive 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-financeurs 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.